



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Document de politique transversale

Annexe au projet de loi de finances pour 2025

Sécurité routière

Ministre chef de file :
ministre de l'intérieur

2025



Note explicative

Cette annexe au projet de loi de finances est prévue par l'article 128 de la loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005 de finances rectificative pour 2005 modifié par la loi n°2019-1479 du 28 décembre 2019, complété par l'article 169 de la loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006 de finances rectificative pour 2006, par l'article 104 de la loi n° 2007-1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008, par l'article 183 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre de finances pour 2009, par l'article 137 de la loi n° 2009-1673 du 30 décembre 2009 de finances pour 2010, par l'article 7 de la loi n° 2010-832 du 22 juillet 2010 de règlement des comptes et rapport de gestion pour 2009, par l'article 159 de la loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011, par l'article 160 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, par l'article 257 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024.

Sont institués 15 documents de politique transversale (DPT) relatifs aux politiques suivantes : aménagement du territoire, défense et sécurité nationale, lutte contre l'évasion fiscale et la fraude en matière d'impositions de toutes natures et de cotisations sociales, lutte contre le racisme, l'antisémitisme et les discriminations liées à l'origine, outre-mer, politique de l'égalité entre les femmes et les hommes, politique de lutte contre les drogues et les conduites addictives, politique en faveur de la jeunesse, politique française de l'immigration et de l'intégration, politique française en faveur du développement, politique immobilière de l'État, politique maritime de la France, prévention de la délinquance et de la radicalisation, sécurité routière, ville.

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

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

■ Une **présentation détaillée de l'effort financier consacré par l'État à la politique transversale** pour l'année à venir 2025, l'année en cours (LFI + LFRs 2024) et l'année précédente (exécution 2023), y compris en matière de dépenses fiscales et de prélèvements sur recettes, le cas échéant.

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

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

Sommaire

La politique transversale	7
Présentation stratégique de la politique transversale	8
Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale	13
AXE 1 : L'éducation routière à tous les âges	15
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	16
<i>Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route</i>	16
<i>Développer l'éducation routière tout au long de la vie</i>	21
AXE 2 : La prévention pour une meilleure protection des usagers	25
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	26
<i>Agir pour une meilleure sécurité routière</i>	26
<i>Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables</i>	31
<i>Prévenir les risques routiers professionnels</i>	34
<i>Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport</i>	39
<i>Prévenir en renforçant la sécurité des véhicules</i>	42
AXE 3 : La lutte contre le non-respect du code de la route	45
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	46
<i>Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant</i>	46
<i>Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque</i>	57
<i>Sanctionner les infractions au code de la route</i>	64
Présentation des crédits par programme	69
P107 – Administration pénitentiaire	70
P111 – Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail	71
P140 – Enseignement scolaire public du premier degré	72
P141 – Enseignement scolaire public du second degré.....	73
P152 – Gendarmerie nationale	74
P159 – Expertise, information géographique et météorologie.....	75
P166 – Justice judiciaire	76
P174 – Énergie, climat et après-mines.....	77
P176 – Police nationale	78
P182 – Protection judiciaire de la jeunesse.....	79
P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	81
P203 – Infrastructures et services de transports.....	82
P204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins	83
P207 – Sécurité et éducation routières	84
P214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale.....	85
P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	85
P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	89
P219 – Sport	90
P354 – Administration territoriale de l'État.....	91
P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière.....	92
P753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	93
P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	94

Annexes	95
Programme d'études et de recherche	96
Contentieux judiciaire de la sécurité routière	101

La politique transversale

Présentation stratégique de la politique transversale

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

- un enjeu humain lié à la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche, sachant que pour une personne tuée sur les routes, on estime à 5 celles qui sont gravement blessées ;
- un enjeu social lié à la disparition ou au handicap d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes, alors que 36 % des tués, 48 % des blessés graves et 51 % des blessés qui gardent des séquelles un an après l'accident ont moins de 35 ans ;
- un enjeu économique, le coût total de l'insécurité routière étant estimé entre 52,8 milliards d'euros et 80,4 milliards d'euros en 2023 selon la méthodologie retenue sur la valorisation des victimes dans le bilan de l'observatoire national interministériel de sécurité routière.^[1]

LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La politique de sécurité routière a pour finalité la lutte contre l'insécurité routière. Elle cherche en particulier à responsabiliser les usagers de la route à la fois vis-à-vis d'eux-mêmes (se protéger) et vis-à-vis des autres (protéger les autres). Elle doit aussi contribuer à l'amélioration des infrastructures et à l'évolution des moyens de mobilité (tous types de véhicule) vers une sécurité renforcée de tous les usagers de la route.

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

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

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

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

La politique de la sécurité routière est par essence interministérielle :

- Le ministère de l'intérieur y contribue. Outre les directions générales de la gendarmerie et de la police nationales, la délégation à la sécurité routière (DSR), placée sous l'autorité de la déléguée interministérielle à la sécurité routière, prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière. Le ministère de l'intérieur veille également à la bonne prise en compte des spécificités des territoires ultra-marins dans le suivi des enjeux et l'aide à l'amélioration de la sécurité ;
- Le ministère de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques élabore et met en œuvre les politiques de sécurité des infrastructures routières, du transport routier et de réglementation des véhicules ;
- Le ministère de l'éducation nationale et de la jeunesse assure le continuum éducatif de la maternelle au lycée et des centres de formation d'apprentis. Il délivre les attestations scolaires de sécurité routière ;

- Le ministère de la justice gère le contentieux de la circulation routière : non-respect des règles de conduite, atteintes involontaires à la personne, infractions relatives à la situation administrative ainsi que celles visant à échapper au contrôle des forces de l'ordre ;
- Le ministère de la santé sensibilise aux risques pour la santé et organise la chaîne des secours et de soins d'urgence ;
- Le ministère du travail et de l'emploi anime au plan national et local la prévention du risque routier professionnel, en partenariat avec la caisse nationale de l'assurance maladie (CNAM).

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

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

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

LA STRATÉGIE DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 17 juillet 2023 prolonge et amplifie la démarche mise en œuvre par les CISR précédents avec les axes suivants :

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

Le DPT Sécurité routière 2025 est remanié pour s'inscrire dans la suite du CISR du 17 juillet 2023 avec une nouvelle maquette reprenant les trois champs d'action de la sécurité routière : l'éducation, la prévention et la répression.

Axe 1 : L'éducation routière à tous les âges

Axe 2 : La prévention pour une meilleure protection des usagers

Axe 3 : La lutte contre le non-respect du code de la route

Quelques mesures sont emblématiques de ces trois champs :

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

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

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

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

La réforme engagée en 2019 se prolongera en 2025 pour offrir un meilleur accès à un permis de conduire moins cher. Cette réforme vise à moderniser l'apprentissage de la conduite, le choix de l'auto-école et l'inscription à l'examen de conduite.

L'accès au permis de conduire poursuit, en outre, sa modernisation en 2025, avec notamment :

- la mise en œuvre des mesures d'éducation routière décidées par le CISR précité comme la création d'une e-formation à la mobilité tout au long de la vie, la poursuite des travaux relatifs à la facilitation de la formation au permis de conduire des personnes en situation de handicap ou encore la promotion de la conduite accompagnée ;
- la modernisation du système d'information « éducation routière et permis de conduire » (SI ERPC) visant notamment les évolutions de la plateforme de réservation en ligne des places d'examen pratique du permis de conduire (RdvPermis) et la généralisation du livret numérique pour toutes les formations au permis de conduire ;
- le suivi de la mesure de l'abaissement à 17 ans de l'âge pour passer le permis, conformément à la feuille de route découlant du Conseil national de la refondation pour la jeunesse ;
- l'adaptation des questions du code de la route aux enjeux de sécurité routière ;
- la poursuite de la mesure pour la traduction en langue des signes, des questions de l'examen théorique général du code de la route et examen moto (ETM) ;
- la poursuite de la mise en œuvre de la traduction en 7 langues étrangères des questions de l'examen théorique général du code de la route.

Afin d'augmenter l'offre de place d'examens pour réduire le délai de présentation à l'examen pratique du permis de conduire, la délégation à la sécurité routière a déployé en 2024, plusieurs leviers d'action qui se poursuivront en 2025 :

- la mise à disposition d'agents de la Poste comme examinateurs du permis de conduire de la catégorie B ;
- une offre d'examens supplémentaires assurés volontairement par les inspecteurs du permis de conduire ;
- la mobilisation des inspecteurs retraités toujours titulaires de leur qualification professionnelle (19 conventions signées en 2024).

De surcroît, il est prévu d'accroître le nombre de 'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) supplémentaires sur 4 ans (2023-2026). D'ores et déjà, 53 d'entre eux ont été créés en 2023 et 2024.

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

LES RÉSULTATS DE L'ACCIDENTALITÉ

En 2023, 3 398 personnes sont décédées sur les routes de France métropolitaine et d'outre-mer. Ce bilan est inférieur de -4,3 % par rapport à 2022 et de -2,9 % par rapport à 2019, année de référence sur la décennie 2020-2030.

- **La France métropolitaine**

En France métropolitaine, 3 167 personnes sont décédées en 2023, un résultat inférieur à 2022 (-3,1 %) et à 2019 (-2,4 %).

D'après la méthode d'estimation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône) appliquée aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre en 2023, 235 000 personnes ont été blessées en 2023 sur les routes

de France métropolitaine, dont 16 000 gravement. L'évolution du nombre de blessés toutes gravités est estimée en baisse par rapport à 2022 (-0,8 %) ; l'évolution est à la stabilité pour les blessés graves (-0,1 %).

En 2023, les routes hors agglomération enregistrent 1 877 décès (59 % du total des décès, 57 tués de moins qu'en 2022) et environ 7 600 blessés graves soit 48 % des blessés graves en France métropolitaine (stable par rapport à 2022). En agglomération, 1 021 personnes sont décédées (18 tués de moins qu'en 2022), 7 200 personnes ont été blessées gravement (stable par rapport à 2022). Sur autoroutes, 269 personnes sont décédées (25 tués de moins qu'en 2022 mais 6 tués de plus qu'en 2019), 1 100 personnes ont été blessées gravement (stable par rapport à 2022).

Le nombre d'hommes tués baisse de 3,5 % (-88 tués) et le nombre de femmes tuées baisse de -1,7 % (-12 tuées) par rapport à 2022. La part des hommes dans la mortalité routière reste prépondérante (78 % des tués, stable depuis 2018). Quel que soit le mode de déplacement, la part d'hommes tués est supérieure à celle des femmes, mais elle est très variable selon le mode de déplacement : ils représentent 64 % des piétons tués, 84 % des tués en engins de déplacement personnel motorisé (EDPm), 86 % des tués à vélo, 92 % des tués en deux-roues motorisés (2RM), 71 % des tués en véhicule de tourisme et 94 % des tués en véhicule utilitaire ou en poids lourd.

En 2023, 116 adolescents de 14-17 ans sont décédés, un bilan en hausse et qui atteint un niveau élevé par rapport aux années précédentes (+24 tués par rapport à 2019). Également en hausse et à un niveau élevé, le nombre de personnes âgées de 65 à 74 ans décédées est de 370 en 2023 (+53 tués par rapport à 2019). En revanche, 497 jeunes adultes de 18-24 ans sont décédés, un bilan bien moins élevé qu'en 2022 et qu'en 2019, et qui revient au niveau observé en 2018. Chez les 25-34 ans, 465 décès sont observés, un bilan stable par rapport à 2022 mais en baisse de façon sensible par rapport à 2019. Enfin, 338 personnes âgées de 75-84 ans sont décédées (en hausse de +7 % par rapport à 2022 et 2019) et 179 âgées de 85 ans ou plus (soit -1 % par rapport à 2022 et -17 % par rapport à 2019). En 2023, alors qu'on compte en moyenne 48 tués par million d'habitants sur les routes en France métropolitaine, les classes d'âge les plus à risque de décéder sont réparties comme suit :

- 91 tués par million d'habitants pour les jeunes de 18-24 ans ;
- 80 tués par million d'habitants pour les seniors de 85 ans ou plus ;
- 76 tués par million d'habitants pour les seniors de 75-84 ans ;
- 61 tués par million d'habitants pour les 25-34 ans ;
- 50 tués par million d'habitants pour les 65-74 ans ;
- 36 tués par million d'habitants pour les jeunes de 14-17 ans ;
- 5 tués par million d'habitants pour les jeunes de 0-14 ans.

En 2023, 1 512 occupants de véhicules de tourisme sont décédés, 706 usagers de deux-roues motorisés, 439 piétons, 221 cyclistes, 44 utilisateurs d'EDPm. Depuis la pandémie, la part des usagers vulnérables, c'est-à-dire non carrossés (piétons, cyclistes, utilisateurs d'EDPm, usagers de deux-roues motorisés), parmi les personnes tuées ou blessées gravement s'est renforcée. Les occupants de voiture représentent désormais moins de la moitié des personnes tuées (48 %). La part des usagers de deux-roues motorisés reste stable : ces derniers représentent 22 % des personnes tuées, 34 % des blessés graves et 39 % des blessés qui garderont des séquelles 1 an après l'accident. Enfin, la part des cyclistes et utilisateurs d'EDPm augmente : ils représentent 8 % de la mortalité, 20 % des blessés graves et 30 % des blessés qui garderont des séquelles 1 an après l'accident.

- **Les outre-mer**

La mortalité routière est en baisse outre-mer. Elle est de 231 tués en 2023, contre 283 tués en 2022 (52 tués de moins, soit -18 %) et 254 tués en 2019 (23 tués de moins, soit -9 %). Parmi les 231 tués, 135 l'ont été dans les départements et régions d'outre-mer et 96 dans les collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle-Calédonie.

En outre-mer, la mortalité en deux-roues motorisé baisse en 2023 par rapport à 2022 et retrouve le niveau de 2019 avec 72 usagers tués, soit un peu moins du tiers de la mortalité routière outre-mer. Le non-port du casque concerne un tiers des décès en deux-roues motorisé. La mortalité automobiliste représente plus du tiers de la mortalité routière outre-mer avec 84 décès. La ceinture de sécurité est un enjeu majeur dans les territoires d'outre-mer, où dans plusieurs territoires la moitié des personnes décédées en véhicule de tourisme, utilitaire ou poids lourd ne

portait pas la ceinture. La mortalité piétonne, avec 39 piétons tués, baisse en 2023 par rapport à 2022 et 2019, elle revient au niveau de la mortalité de 2010. La mortalité en vélo, avec 15 cyclistes tués, se renforce mais sans dépasser le niveau de 2012 (19 tués).

En outre-mer, les types d'usagers impliqués diffèrent selon les territoires :

- les VT représentent 55 % de la mortalité en Nouvelle Calédonie, 44 % en Guyane et 40 % en Guadeloupe contre 15 % en Polynésie, 21 % en Martinique et 30 % à La Réunion ;
- les piétons représentent 38 % de la mortalité en Martinique contre 3 % en Polynésie, 15 % en Guyane et Guadeloupe, 16 % en Nouvelle Calédonie et 20 % à La Réunion ;
- les 2RM représentent 62 % de la mortalité en Polynésie, contre 33 % en Martinique et en Guyane, 31 % en Guadeloupe et 30 % à La Réunion.

Outre-mer, la mortalité routière des jeunes de 18-34 ans est en diminution : en 2023, on dénombre 34 tués contre 58 en 2022 et 49 en 2019. La mortalité des 25-44 ans est également en baisse par rapport à 2022 et stable par rapport à 2019, avec 88 tués en 2023 contre 115 tués en 2022 et 86 tués en 2019. La mortalité des 45-64 ans, avec 57 tués en 2023, est stable par rapport à 2022 (1 tué de moins) et en baisse par rapport à 2019 (11 tués de moins). La mortalité des 65 ans et plus (séniors) avec 38 tués en 2023 est en hausse par rapport à 2022 (6 tués de plus) et 2019 (10 tués de plus). Les séniors restent toujours beaucoup moins représentés qu'en France métropolitaine.

[1] Le coût total de l'insécurité routière est établi depuis 2014 selon les recommandations de la mission Quinet. Selon cette méthode, le coût total de l'insécurité routière est de 52,8 Md€ en 2023. Cependant, le projet de recherche MVAEM de l'Université Gustave Eiffel, intégré au projet européen VALOR, a produit une estimation différente de la valeur unitaire d'un tué ou d'un blessé grave sur l'ensemble des coûts supportés. Les résultats donnent une valeur de la vie statistique 1,6 fois plus importante et une valeur du blessé grave 2 fois plus importante que les valeurs établies avec la méthode Quinet. En partant de ces chiffres, on peut estimer un coût de l'insécurité routière à 80,4 Md€ en 2023.

RECAPITULATION DES AXES, SOUS-AXES ET OBJECTIFS DE PERFORMANCE

AXE : L'éducation routière à tous les âges

OBJECTIF DPT-122 : Développer l'éducation routière tout au long de la vie

OBJECTIF DPT-1699 : Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route

AXE : La prévention pour une meilleure protection des usagers

OBJECTIF DPT-126 : Prévenir en renforçant la sécurité des véhicules

OBJECTIF DPT-124 : Prévenir les risques routiers professionnels

OBJECTIF DPT-125 : Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport

OBJECTIF DPT-2839 : Agir pour une meilleure sécurité routière

OBJECTIF DPT-2840 : Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables

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

OBJECTIF DPT-127 : Sanctionner les infractions au code de la route

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

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

Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale

RECAPITULATION DES CREDITS PAR PROGRAMME

Numéro et intitulé du programme ou du PSR ou de l'action	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P140 – Enseignement scolaire public du premier degré	66 511 549	66 511 549	69 245 387	69 245 387	70 937 816	70 937 816
P141 – Enseignement scolaire public du second degré	75 117 390	75 117 390	74 221 345	74 221 345	76 348 396	76 348 396
P152 Gendarmerie nationale	961 908 774	936 261 520	1 018 536 693	956 832 481	1 029 926 899	990 895 084
152-02 – Sécurité routière	778 240 585	778 240 585	815 062 202	815 062 202	810 443 750	810 733 750
152-04 – Commandement, ressources humaines et logistique	183 668 189	158 020 935	203 474 491	141 770 279	219 483 149	180 161 334
P159 Expertise, information géographique et météorologie	13 600 000	13 600 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000
159-11 – Etudes et expertise en matière de développement durable	13 600 000	13 600 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000
P166 – Justice judiciaire	137 090 546	137 090 546	140 503 060	140 503 060	141 794 001	141 794 001
P174 – Énergie, climat et après-mines	8 353 581	6 402 690	5 080 000	5 080 000	7 980 000	8 080 000
P176 – Police nationale	462 839 772	458 837 265	562 504 924	550 676 240	530 135 403	520 684 147
P182 – Protection judiciaire de la jeunesse	5 387 205	5 387 205	5 859 184	5 859 184	5 858 412	5 858 412
P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	27 327 421	27 327 421	27 899 214	27 299 214	26 480 238	26 480 238
P203 – Infrastructures et services de transports	1 019 463 293	984 983 216	1 017 199 194	1 029 214 814	1 017 915 814	1 017 915 814
P204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins	65 000	65 000	65 000	65 000	65 000	65 000
P207 – Sécurité et éducation routières	65 480 916	55 547 184	110 387 203	108 879 721	84 622 634	83 115 152
P214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale	455 819	455 819	442 625	442 625	452 881	452 881
P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	140 740 219	141 897 318	134 010 404	134 823 569	136 845 193	138 268 144
P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	543 382 052	543 382 052	535 345 625	535 345 625	544 228 294	544 228 294
P219 – Sport	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000
P354 – Administration territoriale de l'État	87 180 780	84 721 761	87 723 296	85 587 775	96 295 904	92 859 628
P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	338 963 818	365 965 539	339 640 000	339 640 000	336 340 107	336 340 107
P753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000
P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	650 498 093	650 100 714	666 844 266	666 844 266	776 777 533	776 777 533

Numéro et intitulé du programme ou du PSR ou de l'action	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Total	4 630 606 228	4 579 894 189	4 835 647 420	4 770 700 306	4 923 144 525	4 871 240 647

AXE 1

L'éducation routière à tous les âges

Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe

OBJECTIF DPT-1699

Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route

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

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

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

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

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

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

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

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

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

L'éducation à la sécurité routière (ESR) s'inscrit dans l'ensemble des enseignements disciplinaires de l'école dont les programmes ont été publiés dans le BO n° 25 du 24 juin 2021, relatif à l'école maternelle (cycle 1), et dans le BO n° 31 du 30 juillet 2020 relatif au cycle des apprentissages fondamentaux (cycle 2) et au cycle de consolidation (cycle 3). Un document pédagogique d'accompagnement, disponible sur *eduscol*, a été élaboré et mis à disposition des enseignants. Il propose une progressivité des apprentissages du cycle 1 au cycle 3 et des compétences prévues par les programmes scolaires ainsi qu'une série de situations et de projets possibles à mettre en œuvre. Différents supports pédagogiques sont également mis à disposition des équipes éducatives.

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

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

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

Une plateforme dématérialisée de préparation et de passation des attestations a été déployée en 2022 pour l'ensemble des établissements organisateurs d'épreuves relevant du ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse (MENJ) et d'autres départements ministériels. La banque de questions des ASSR, ASR et AER en compte actuellement près de 700.

98 % des candidats, soit 1 644 000 élèves, ont obtenu leur attestation (toutes attestations confondues) dans les établissements relevant du MENJ au titre de la session 2023. Le site de préparation aux attestations a recensé 4 800 000 vues.

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

Par ailleurs, différentes situations pédagogiques mises en œuvre à l'école peuvent être l'occasion de valider tout ou partie de l'attestation « Savoir rouler à vélo » (SRAV). Ce dispositif vise à accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité conformément au Plan Vélo de 2022 et au Plan vélo et marche 2023-2027.

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

Le **programme 214 « Soutien de la politique de l'éducation nationale »** contribue à la mise en œuvre de l'ESR en assurant la maîtrise d'ouvrage et la maintenance de la plateforme de préparation aux attestations de sécurité

routière via le Réseau-Canopé, au titre de la subvention pour charges de service public, Cette compétence est transférée au CNED depuis le 1^{er} janvier 2024.

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

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

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

Dans le cadre de ses crédits d'intervention directe, le ministère dispose de 40 000 € pour le soutien d'actions dans le cadre du dispositif « Savoir Rouler à Vélo » qui peuvent être alloués à différents opérateurs, y compris des fédérations sportives.

À titre exceptionnel, 500 000 € supplémentaires ont été versés en 2023 afin d'effectuer un test de massification du « Savoir Rouler à Vélo » dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Depuis 2020, les crédits alloués auparavant aux fédérations sportives dans le cadre des conventions pluriannuelles d'objectifs ont été transférés à l'Agence nationale du sport et ne sont plus portés au programme 219.

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

En matière de sécurité routière, le **programme 152 « gendarmerie nationale »** participe principalement à 3 actions de prévention à destination des jeunes :

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

En 2023, 177 345 jeunes ont été sensibilisés à la sécurité routière au cours des 14 524 missions « actions de prévention partenariat » qui ont été menées par la gendarmerie.

Dans le cadre des actions préventives à l'attention des élèves de l'enseignement primaire et secondaire, mise en œuvre par le programme 176 « **police nationale** », les effectifs de la sécurité publique, les compagnies républicaines de sécurité (CRS) et les services de la préfecture de police de Paris poursuivent leur engagement sur les actions au profit des jeunes usagers de la route.

Le dispositif « permis piéton » bénéficie d'une convention tripartite – Ministère de l'intérieur, Association des Maires de France et association Prévention MAIF - renouvelée début avril 2019. L'objectif est, d'une part, de former tous les élèves du primaire et du secondaire à devenir autonomes et responsables dans leurs déplacements piétons ; d'autre part, de les initier au développement durable. A ce titre, en 2023, 43 877 personnes ont été sensibilisés par les policiers (42 840 en 2022) et 26 147 « permis piétons » ont été remis (22 944 en 2022) à travers 1 706 actions de prévention (1 493 en 2022). À cela s'ajoutent les 1 770 actions déployées dans le cadre du « permis vélo » (1 865 en 2022) avec 47 120 personnes sensibilisées et 22 327 permis ont été distribués (21 451 en 2022).

Parallèlement à ces « permis », d'autres actions sont mises en œuvre par les services locaux de la sécurité publique, en coopération avec les partenaires de la sécurité routière, telles que :

- les actions de sensibilisation mises en place auprès des collégiens et lycéens sur l'usage des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), mais également auprès des jeunes conducteurs sur l'alcool au volant, la vitesse, l'usage des stupéfiants, le port de la ceinture, l'usage du téléphone portable et, plus récemment, sur les rodéos. Des simulations et des démonstrations sont proposées dans certains départements. Pour les EDPM, des parcours sont proposés avec, parfois, la remise de « permis » (TROTTI-licence prix IDSR 2022). En 2023, certaines brigades motocyclistes ont participé à des actions de prévention deux roues.
- les contrôles préventifs à la sortie des établissements scolaires, organisés en lien avec les chefs d'établissements et les associations de parents d'élèves, portant sur les deux roues motorisées, les EDPM, les cycles mais également sur les équipements de sécurité des usagers de ces moyens de locomotion (port des gants et du casque, brevet de sécurité routière pour les deux roues motorisés).

Les forces de l'ordre de la préfecture de police de Paris ont, quant à elles, organisé des actions en milieu scolaire au profit de 15 775 collégiens. Elles ont également sensibilisé 5 226 étudiants au cours de l'année 2023.

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

L'éducation à la sécurité routière (ESR) est prévue par le code de l'éducation (articles L.312-13, D.312-43 à D.312-47-1 et R.312-47) et permet aux élèves d'acquiescer un comportement responsable sur l'espace routier. En se saisissant de leur désir de conduire, un parcours éducatif structurant leur est proposé au cours duquel sont repris les apprentissages de base : le partage de l'espace public, le respect de soi et d'autrui et l'intégration de la notion d'ordre public. Indirectement, cette activité est également l'occasion de réaliser des actions de sensibilisation sur les risques liés à l'usage de produits psychoactifs (médicaments ou drogues et/ou alcool) et de contribuer à déceler certaines défaillances sensorielles (vue, ouïe...). L'ESR s'articule avec l'éducation à la santé, à la citoyenneté et au développement durable. Il s'agit aussi d'une opportunité pour les mineurs déscolarisés d'obtenir une certification habituellement délivrée au collège. L'obtention de l'attestation de sécurité routière (ASR) et du brevet de sécurité routière (BSR) sont pour eux, une première situation de réussite. Par décret du 30 avril 2002 puis décret et arrêté du 25 mars 2007, les établissements et services de la PJJ peuvent préparer et assurer la passation des épreuves et la délivrance des ASR pour les jeunes suivis. En 2024, 153 unités éducatives sont habilitées à cette fin, en majorité des unités éducatives d'activité de jour (UEAJ). En 2023, 778 jeunes ont été reçus à l'ASR, ce qui représente un taux de réussite de 96 %. Certaines UEAJ proposent également des actions ciblées en lien avec le Code de la route ou le permis de conduire, permettant ainsi aux jeunes sous mains de justice de pouvoir obtenir leur code ou leur permis de manière gratuite ou à moindre coût, afin de faciliter leur parcours d'insertion et leur mobilité (notamment pour les jeunes résidant dans des zones dépourvues de moyens de transport).

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

services tels que la mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives (MILDECA), à l'établissement pour mineurs (EPM) de Quiévrechaïn (59), ou l'association française des traumatisés crâniens et les services départementaux de sécurité routière, à l'EPM d'Orvault (44).

Afin d'apporter des cours de conduite aux jeunes pris en charge, les professionnels de la PJJ doivent être titulaires du brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER) ou travailler en partenariat avec des auto-écoles. Les actions de formation des professionnels sont proposées par l'École nationale de protection judiciaire de la jeunesse (ENPJJ).

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

Il convient également de souligner qu'un nombre important d'actions sont menées en partenariat et avec le soutien de l'association Agir ABCD qui propose l'intervention de retraités bénévoles. Cet engagement partenarial a conduit la DPJJ à renouveler l'accord-cadre liant ces deux institutions pour 2023-2025. De plus, dans le domaine de la prévention de la délinquance et de la réitération, la DPJJ développe avec ses partenaires un panel de médias éducatifs visant à permettre à des jeunes en difficulté de mieux appréhender les règles de la sécurité routière, le bon comportement sur la route et le respect d'autrui.

A ce titre plusieurs exemples :

- la DIRPJJ Sud, en Haute-Garonne, et le service territorial éducatif d'insertion (STEI) de Toulouse mènent une action permanente de prévention de la délinquance routière, notamment dans le cadre de la proposition d'un module sécurité routière. La DIRPJJ Île-de-France/Outre-mer et l'auto-école associative de la Sauvegarde 95 dans le cadre de leur partenariat permettent aux mineurs placés au centre éducatif fermé (CEF) de Saint-Brice-sous-Forêt (95) de bénéficier de séances de préparation au Code de la route. Le travail entrepris sensibilise également les mineurs par rapport à la consommation de produits psychoactifs et à leurs dangers. Ce projet, débute et fait partie intégrante de la dynamique d'insertion portée par l'établissement pour promouvoir la mobilité et la citoyenneté des jeunes.
- la DIRPJJ Grand-Ouest et l'UEAJ de Lorient ont récemment lancé un projet exceptionnel de sensibilisation aux comportements citoyens en matière de sécurité routière. Il est composé d'un programme de six demi-journées lors desquelles les jeunes rencontrent la police nationale, Groupama, la sécurité routière, la MAIF, le centre mutualiste SSR de Kerpape et l'UFOLEP.
- les manifestations nationales notamment le « challenge Michelet, le Trophée sport aventure » et les Parcours du goût prévoient chaque année des ateliers de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière (voiture tonneau, test de conduite de voiture et/ou deux roues sur simulateur, clip de prévention, parcours avec lunettes de simulation d'alcoolémie/drogues).

OBJECTIF DPT-122

Développer l'éducation routière tout au long de la vie

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

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

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

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

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

Afin de développer l'éducation routière tout au long de la vie et mobiliser l'ensemble de la société autour du respect des règles du Code de la route, la Police nationale (**programme 176 « Police nationale »**) veille à la variété des publics visés et des vecteurs de communication employés.

* Dans l'espace public

Des actions régulières de prévention routière sont menées en milieu scolaire auprès des plus jeunes, des adolescents et des étudiants, dans les entreprises, les foyers de personnes âgées, les collectivités territoriales, les sociétés de transports en commun, les associations, les clubs sportifs, etc. Ces opérations d'information et d'éducation routière sont le fruit d'un travail de terrain quotidien auprès des partenaires de la direction nationale de la sécurité publique.

De nombreux dispositifs sont mis en place pour les plus jeunes, tels que celui du « *permis piéton* », qui a pour double objectif de former tous les élèves du primaire comme du secondaire à devenir autonomes et responsables dans leurs déplacements piétons et de les initier au développement durable, que ces formations soient dispensées en milieu scolaire ou en dehors. Ce dispositif bénéficie d'une nouvelle convention, signée le 8 avril 2019, faisant intervenir le conseiller prévention et coopération de la sécurité intérieure, l'association prévention MAIF et l'Association des Maires de France. En 2023, 1 706 actions ont permis de sensibiliser 43 877 personnes et de délivrer ledit permis à 26 147 d'entre eux. Depuis 2015, 182 976 « *permis piéton* » ont été distribués. À cela s'ajoutent les 1 770 actions déployées en 2023 dans le cadre du « *permis vélo* » avec 47 120 personnes sensibilisées et 22 327 permis distribués.

Parallèlement, d'autres opérations sont déployées, en coopération avec les partenaires de la sécurité routière, telles que des actions de sensibilisation mises en place auprès des collégiens et lycéens sur l'usage des engins de déplacement personnel motorisés, mais également auprès des jeunes conducteurs sur l'alcool au volant, la vitesse, l'usage des stupéfiants, le port de la ceinture, l'usage du téléphone portable, la somnolence et, plus récemment, sur les rodéos. Des simulations ainsi que des démonstrations sont proposées dans certains départements.

Pour les nouveaux engins de déplacement personnel motorisés EDPM (trottinettes électriques, monoroues, gyropodes,...), des parcours sont également proposés avec, parfois, remise de « permis » (TROTTI-LICENCE prix IDSR 2022).

En 2023, certaines brigades motocyclistes ont également participé à des actions de prévention destinées aux usagers de véhicules à deux roues.

Des activités de communication auprès du grand public sont également réalisées avec l'organisation d'ateliers visant à le sensibiliser aux risques routiers avec distribution de flyers, d'éthylotests, de brassards lumineux.

Au cours de l'année 2023, les actions de prévention routière ont progressé de 4 % par rapport à 2022. Les services de la sécurité publique (DNSP) comptabilisent 116 034 usagers mobilisés et sensibilisés en 2023.

Les forces de l'ordre de la préfecture de police de Paris (PP) ont, quant à elles, réalisé la même année, 1 655 actions de sécurité routière, au profit de 106 654 usagers. Ces actions ont majoritairement été menées en milieux scolaires (82 % des actions pour 74 % du public sensibilisé) et axées principalement autour de l'acquisition du permis piéton, de la pratique du vélo et du passage des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR). Enfin, 182 actions ont été menées en milieu professionnel (contre 157 actions menées en 2022, et 162 en 2021).

Avec une dotation de 0,31 M€, le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière de la PP s'articule autour de quatre axes : organisation d'un grand évènement annuel, actions en régie (5 % des crédits), acquisition d'objets en rapport avec la sécurité routière pour les actions en régie (72 %) et subventions aux associations (23 %).

Concernant les actions en régie, elles sont menées par l'Unité d'Éducation et d'Information Routières (UEIR). En 2023, les volumes d'actions ainsi que le nombre de personnes sensibilisées resteront sur les mêmes ordres de grandeur qu'en 2022, soit :

- 450 actions auprès des jeunes (primaires, secondaire, supérieur et CFA) ;
- 240 actions d'informations vers les adultes (risque routiers pro, deux-roues, EDPM...).

La DSPAP, direction de la sécurité de proximité de l'agglomération parisienne (DSPAP), via sa division partenariats prévention (DPP) s'appuie sur ses missions de prévention, de contact et d'écoute (MPCE). Sont alors assurées un très grand nombre d'actions auprès des publics précités, les seniors en plus. Plusieurs objets ou « goodies » portant un message de prévention ou le logo de la prévention routière sont distribués lors de ces actions de prévention en régie.

S'agissant des subventions aux associations, la PP a financé en 2023, 17 projets portés par 8 associations sélectionnées pour leur bonne connaissance des publics à sensibiliser : Avenir Santé (Jeunes/conduites à risques/stupéfiants/alcool), MDB (Actifs/Bicyclette), ODAAS (Témoignages après accidents), Préventissim (Seniors/risque piéton), La Prévention Routière (Étudiants/alcool, Seniors, entreprises, Scolaires/Vélo, Actifs/Vélo), Wimoov (Seniors, étudiants/stups et alcools, lycéens/2 roues motorisées, actifs/EDPM, grand public/partage de la route et public en insertion/partage de la route), Cap Magellan (Jeunes/conduite addictive, Actifs/vitesse), L'Écuyer à la Tulipe (EDPM).

Les pistes d'éducation routière instituées par les compagnies républicaines de sécurité (DCCRS) ont permis de former 12 798 personnes depuis le 1^{er} janvier 2024 (26 529 en 2023).

* A destination des agents de police

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

Les élèves gardiens de la paix sont formés à la réglementation du code de la route, ainsi qu'au contrôle et à la procédure routière. Sont notamment dispensés les enseignements suivants : le matériel de signalisation et les

procédures d'actions pour mener une mission de sécurité routière en toute sécurité pour le fonctionnaire et les usagers ; les moyens d'identification des infractions et de verbalisation moderne (NEO/PVE) ; la réglementation, le contrôle et les procédures routières ; la répression des délits routiers majeurs (alcoolémie, stupéfiants, refus d'obtempérer, délit de fuite, ...) ; l'accidentologie (intervention et procédure) et la dimension humaine dans la gestion de la confrontation à la mort et l'avis à famille. Au total, 3218 élèves gardiens de la paix ayant terminé leur scolarité en 2023 ont bénéficié des enseignements liés à la police de la route. La scolarité de 12 mois a permis d'approfondir les thématiques abordées dans le cadre de ce programme.

Les policiers adjoints et les cadets suivent quant à eux un volume de 52 heures de cours dédiés au domaine routier. La scolarité des élèves policiers adjoints de 12 à 16 semaines a permis d'approfondir cette thématique. Au total, 2 362 élèves policiers adjoints et 228 cadets de la République (hors PP) sortant d'école en 2023 ont été formés.

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

En matière de formation continue, la police nationale veille à la professionnalisation des personnels notamment dans la sphère technique de la police routière, du contrôle des professions réglementées et des véhicules. Les maquettes pédagogiques sont régulièrement mises à jour afin de correspondre à toutes les évolutions juridiques telle que l'ADR (accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par la route) et de nouvelles maquettes enrichissent le catalogue comme « les bases légales du contrôle routier » et « les engins de déplacement personnel motorisés », mises en ligne et suivies par, respectivement, 975 et 200 participants.

INDICATEUR P207-835-12996

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

(du point de vue de l'utilisateur)

	Unité	2022 Réalisation	2023 Réalisation	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Délai d'attente médian annuel pour un candidat entre sa première et sa deuxième présentation à l'examen pratique du permis de conduire B	jours calendaires	53,61	65	57	54	51	50
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€/permis	75,49	96,1	65	65	65	65

Précisions méthodologiques

Précisions méthodologiques

1. Réduire le délai d'attente médian aux examens

Source et analyse des données : MIOM - DSR

Les dates d'examens pratiques sont enregistrées automatiquement dans Rdv Permis après que les IPCSR ont clôturé leur journée d'examen.

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

Mode de calcul :

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

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

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

2. Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

Le numérateur (coût total) intègre la masse salariale correspondant aux activités d'examen, les frais de déplacement, de fonctionnement des cellules éducation routière et ceux destinés aux formations initiale et continue.

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

1 - Réduire le délai d'attente médian aux examens

Les années 2022 et 2023 sont encore affectées par les effets de la crise sanitaire après les confinements de 2020 et 2021 qui ont allongé les délais de présentation aux examens du permis de conduire. En outre, les classes d'âge particulièrement nombreuses à partir de l'année 2002 ont une incidence importante sur l'augmentation du nombre d'inscriptions aux examens et ce, jusqu'en 2032 au moins ; l'abaissement de l'accès au permis B à 17 ans et la possibilité qui a été donnée au début de l'année 2024 de mobiliser le CPF pour le permis moto ont été autant de facteurs impactant l'offre de places d'examens du permis de conduire et de fait, ayant une incidence également sur le délai médian.

Pour les années suivantes, le recrutement d'examineurs du permis B de la Poste, l'augmentation de l'enveloppe des examens supplémentaires (120 500 examens), le recrutement de 100 inspecteurs supplémentaires ainsi que la mobilisation des examinateurs, des délégués et des inspecteurs des permis de conduire et de la sécurité routière permettront de réduire les délais d'attente aux examens.

2 - Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

La diminution du coût unitaire d'obtention du permis de conduire a démarré en 2022 avec une baisse de plus de 13 €. Mais on relève cependant une augmentation du coût unitaire en 2024 du fait que les recrutements d'inspecteurs supplémentaires, encore en formation, n'ont pas eu pour effet dans les premiers temps d'une augmentation du volume d'examens. Cependant, la diminution du coût unitaire devrait se confirmer en 2025 grâce à la baisse du délai médian entre deux examens.

AXE 2

La prévention pour une meilleure protection des usagers

Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe

OBJECTIF DPT-2839

Agir pour une meilleure sécurité routière

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 207 : Sécurité et éducation routière

En 2023, le **programme 152 gendarmerie nationale** a consacré 1,2 % de l'activité sécurité routière aux actions spécifiques de prévention soit près de 100 000 heures /gendarmes.

Ces actions de prévention ont été menées au niveau local mais aussi au niveau central avec la distribution à l'été 2023 de 32 000 kits de prévention sur les autoroutes françaises, en partenariat avec une association dédiée.

Les publics sensibles (enfants, seniors, motocyclistes) bénéficient localement d'actions dédiées.

La prévention a également été menée pendant les actions de contrôle, notamment vis à vis des contrevenants.

Différents canaux numériques sont utilisés pour diffuser le plus largement possible des messages de prévention routière, que ce soit par le biais des réseaux sociaux (Facebook Twitter) mais aussi de l'application « ma sécurité ».

Afin d'agir pour une meilleure sécurité routière, le **programme 176 police nationale** s'appuie sur l'étiologie de l'accidentalité routière, renforce les contrôles routiers et développe les actions de prévention et de sensibilisation au bénéfice de l'ensemble de la société.

- Identification des principales causes d'accidents

L'action de la police nationale en faveur d'une meilleure sécurité routière se traduit par la lutte contre l'insécurité routière, grâce à une connaissance approfondie des causes et des conséquences des accidents.

L'analyse de l'accidentalité routière en zone police présente un bilan en baisse pour l'année 2023. A titre d'exemple, le nombre d'accidents a baissé de 21 236 en 2022 à 21 004 pour 2023. Tout comme le nombre de tués sur la route passant de 773 à 717, soit une évolution de -7,24 %.

Les usagers de la route les plus exposés en 2023 sont les occupants de véhicules légers et les piétons qui représentent chacun 28 % des victimes de la route. Viennent ensuite les motocyclistes qui représentent 22 % des victimes recensées. Les cyclistes quant à eux représentent 6 % des victimes.

Les principales causes d'accidents de la route sont le non-respect de la vitesse (20 %), l'alcoolémie (13 %), l'usage des stupéfiants (7 %) et les refus de priorité (6 %).

En ce qui concerne l'agglomération parisienne, les accidents corporels sont en baisse en 2023 par rapport à 2022. Ils ont été à l'origine de la mort de 88 personnes en 2023 (contre 103 en 2022), soit 15 de moins. C'est à Paris que la baisse du nombre d'accidents mortels est la plus importante (-7 tués par rapport à 2022), suivie des départements du 94 (-4 tués), du 93 (-3) et du 92 (-1 tué). À souligner également, une inversion significative de la tendance pour les accidents liés aux engins de déplacement personnel motorisés EDPM (trottinettes à moteur électrique principalement), le nombre de blessés étant en baisse de -12 % (alors qu'une hausse de plus de 20 % était à déplorer entre 2022 et 2021).

Ainsi l'analyse des différentes catégories d'usagers au niveau des accidents mortels met en évidence :

- une prédominance des accidents mortels entre les piétons et véhicules légers ;
- l'implication des bus et poids-lourds dans un cinquième des accidents mortels (proportion en baisse par rapport à 2022) ;
- 22 personnes sont décédées dans des accidents sans autre tiers en cause, dont 11 en deux-roues motorisés ;
- le nombre d'accidents mortels, sur les axes autoroutiers de l'agglomération parisienne, baisse mais reste relativement élevé proportionnellement au nombre global de tués, (11 en 2023, 14 en 2022, 23 en 2021).

Les usagers vulnérables (piétons, cycles, EDPM et deux roues motorisés, 2RM) représentent 82 % des personnes tués (contre 86 % en 2022) ainsi que 68 % des personnes blessées au sein de l'agglomération parisienne (contre 69 % en 2022).

- Renforcement des contrôles routiers

La mobilisation de la police nationale dans la lutte contre l'insécurité routière passe également par une activité renforcée en matière de contrôles routiers.

L'instruction ministérielle du 4 avril 2017 est venue conférer de nouvelles prérogatives aux officiers de police judiciaire, notamment en préconisant une augmentation des contrôles.

Au cours de l'année 2023, les effectifs de la sécurité publique ont réalisé 333 389 contrôles routiers. Les opérations de contrôle liées à l'alcoolémie et aux stupéfiants enregistrent une hausse respective de 0,25 % et 26,02 %.

Toujours pour l'année 2023, l'intensification de la lutte contre les stupéfiants s'observe également au niveau des dépistages réalisés qui sont en hausse de 14 %, alors que pour l'alcoolémie, ils sont en baisse de 5,12 %. Le nombre de dépistages positifs est, de fait, également en baisse de 8,18 % pour l'alcoolémie et en hausse de 14,53 % pour les stupéfiants, soit un taux de positivité de 10 % pour l'alcoolémie et de 31 % pour les stupéfiants.

De plus, 37,24 % des opérations de contrôle des stupéfiants, opérées par les services de sécurité publique, étaient menées sur initiative, contre 42 % en 2022. Concernant les facteurs accidentogènes, les infractions relevées passent de 305 119 en 2022 à 284 211 en 2023. Pour ces infractions, les contraventions sont en baisse de 8,45 %, alors que les délits enregistrent une très légère hausse de 0,47 %.

Au total, le nombre d'infractions aux règles de la sécurité routière recensé par la sécurité publique, passe de 604 977 à 595 203 en 2023.

A noter que l'activité de contrôle de la vitesse au moyen des équipements de terrain mobile (ETM) et de terrain embarqués débarquables (ETED) est relativement stable en 2023 par rapport à 2022, avec une légère hausse de 0,7 %. Le nombre d'avis de contravention émis pour un équipement est en hausse de 42,86 %. Cette augmentation s'explique par une baisse du nombre d'infractions rejetées, due à un meilleur usage des équipements par les effectifs.

En outre, l'activité contraventionnelle et délictuelle en matière de sécurité routière enregistre une évolution globale négative (-8,20 %) avec 1 965 695 infractions relevées en 2023 pour les indicateurs habituels. Le contexte, tant national qu'international, a fortement impacté l'activité de l'année 2023.

En effet, les nombreux mouvements sociaux, les émeutes, ainsi que le renforcement de la lutte contre les stupéfiants et la surveillance accrue des lieux sensibles, ont fortement mobilisé les effectifs de la sécurité publique. La réforme de la direction générale de police nationale et le redéploiement d'effectifs qu'elle a induit a également eu un impact sur l'activité des services.

L'activité contraventionnelle des services de sécurité publique est en baisse et les effectifs ont relevé 1 659 906 contraventions au Code de la route, soit 183 008 de moins qu'en 2022, avec une baisse générale des infractions relevées (-20,4 % pour le non port du casque ; -11,6 % liés au non-respect des règles administratives ; 9 % pour la vitesse ; 8,2 % pour le non-respect de la priorité ; 2 % pour l'alcoolémie). Les autres contraventions, comprenant 74 % de stationnements irréguliers, sont aussi en baisse de 10,33 %.

L'activité délictuelle des services de sécurité publique est quant à elle en hausse (+2,16 %). 308 225 délits au Code de la route (rodéos motorisés inclus) ont été relevés, soit 6 423 de plus que l'année dernière.

Cette hausse concerne principalement les conduites sous l'influence de produits stupéfiants (+17 %), les défauts d'assurance (+9,7 %), les délits liés aux plaques d'immatriculation (+3,5 %) et, dans une moindre mesure, les infractions liées au permis de conduire (+1 %). A contrario, les délits pour les conduites en état d'alcoolémie sont en baisse de -8,8 %, tout comme les refus d'obtempérer et les délits de fuite respectivement en baisse de 7,9 % et 3,2 %.

Le phénomène des rodéos urbains motorisés, qui représente 2 436 infractions pour 2023, connaît aussi une baisse de -6,2 %. A souligner qu'en période estivale, des dispositifs renforcés de lutte contre les rodés urbains complètent les contrôles de sécurité routière.

En matière de verbalisation, l'utilisation du Procès-verbal électronique-P.V^e (tablettes et smartphones NEO) est bien assimilée par les services. 32 % des infractions liées au permis de conduite étaient traitées par la procédure d'amende forfaitaire délictuelle en 2023, alors qu'elle était de 26 % l'année précédente. Cette procédure (P.V^e) a permis d'enregistrer 1 635 270 contraventions, soit 99 % des infractions disponibles par voie électronique.

Par ailleurs, la généralisation de l'amende forfaitaire délictuelle (AFD), créée par la loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle du 18 novembre 2016, et applicable depuis le 14 janvier 2019 à trois délits routiers (conduite sans permis ou avec un permis non adapté à la catégorie de véhicule, et défaut d'assurance), a vu son périmètre étendu, par l'article 58 de la loi n° 2019-222 du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice, à l'usage illicite de stupéfiants. Les travaux de forfaitisation de délits se poursuivent conformément aux mesures édictées par la loi d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur du 24 janvier 2023 (85 nouveaux délits éligibles à la procédure de l'amende forfaitaire délictuelle). L'expérimentation des délits d'entrave à la circulation routière a débuté le 17 avril 2024 pour une généralisation prévue courant du deuxième semestre 2024. Des comités de coordination et de suivi, concernant le suivi de la généralisation des AFD ont lieu mensuellement sous l'égide de l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI). Le retour d'expérience des effectifs opérationnels est positif. Cette procédure simplifiée est jugée comme étant rapide, car elle est traitée immédiatement sur le lieu même de la constatation de l'infraction. La facilité d'utilisation des équipements NEO pour consulter préalablement les fichiers et rédiger le P.V^e renforce le sentiment d'efficacité de la pratique.

Enfin, suite au décret n° 2023-1026 du 6 novembre 2023 portant application de l'article 495-18 du Code de procédure pénale relatif au paiement immédiat du montant de l'amende forfaitaire délictuelle, les AFD peuvent être proposées au paiement immédiat depuis le 16 mai 2024, à l'exception des AFD occupations et installations illicites et défaut d'assurance, en attente de la résolution d'obstacles techniques côté ANTAI.

Le nombre de verbalisation AFD opérée par la sécurité publique est en hausse. Pour illustration, de +24 % entre 2022 et 2023 pour la conduite d'un véhicule sans permis (9 939 contre 12 342) ; de plus de 19 % pour les véhicules sans assurance ; de +1,61 % en matière d'usage illicite de stupéfiants (78 339 en 2022 et 79 604 en 2023).

Cette baisse globale du nombre d'infractions retenues (contraventions et délits routiers) est corroborée par la préfecture de police. La préfecture de police met en lumière les points suivants :

- la baisse importante des verbalisations à l'encontre des mobilités douces (vélos, EDPM) ce qui représente une inversion de tendance par rapport à 2022 ;
- la hausse des dépistages en matière de stupéfiants ainsi qu'une hausse des délits liés à ce domaine dans une moindre mesure ;
- la hausse des dépistages en matière d'alcoolémie ainsi qu'une baisse des infractions retenues à ce domaine ;
- la baisse notable des verbalisations à l'encontre des usagers de deux-roues motorisés (inversion de la tendance comparativement à 2022, cette dernière était de +12 %) ;
- la confirmation de la baisse des infractions en matière de défaut d'assurance, si l'on prend comme référence la très forte hausse de 2021, liée à la mise en service du fichier des véhicules assurés.

La police scientifique contribue également à lutter contre l'insécurité routière, notamment via son activité de toxicologie sécurité routière, qui représente une part importante des opérations analytiques des 5 laboratoires. Elle s'inscrit dans la politique publique portée par la délégation interministérielle à la sécurité routière (DISR), visant à renforcer la lutte contre la conduite d'un véhicule sous l'emprise de stupéfiants, notamment par des tests salivaires effectués sur les conducteurs de véhicules. 21 216 dossiers de toxicologie sécurité routière ont été traités entre janvier et mai 2024. Il y a un véritable engagement de la police scientifique, dont les dépenses de fonctionnement consacrées à la toxicologie sécurité routière représentent 378 908 € au 31 mai 2024.

- Multiplication des actions de prévention et de sensibilisation

Parallèlement à ces différents dispositifs et mesures en faveur de l'éducation pour une meilleure sécurité routière, la police nationale met en place plusieurs actions d'information, de prévention et de sensibilisation au bénéfice du grand public (« permis piéton », « permis vélo », journées et ateliers de communication,...). Ainsi et pour exemple, les activités de la sécurité publique ont porté sur 116 034 usagers en 2023. Ont été organisés à la sortie des établissements scolaires, en lien avec les chefs d'établissements et les associations de parents d'élèves, des évènements préventifs portant sur les deux roues motorisées, les engins de déplacements personnel motorisés, les cycles, mais également sur les équipements de sécurité des utilisateurs de ces moyens de locomotion (port des gants et du casque, brevet de sécurité routière,...). La préfecture de police a mené 1 655 actions au profit de 106 654 usagers dans l'agglomération parisienne.

Le programme 207 « Sécurité et éducation routière » mène une action diversifiée pour améliorer la sécurité routière.

L'action locale de l'État en matière de sécurité routière est encadrée par le Document général d'orientation (DGO), document programmatique pluriannuel (5 ans) élaboré sous la coordination des préfets en partenariat avec les acteurs locaux : collectivités territoriales, ensemble des services de l'État œuvrant dans la sphère de la sécurité routière (forces de l'ordre, justice, éducation, santé), associations et partenaires acteurs de la sécurité routière.

Ils déclinent localement, sur l'ensemble du territoire métropolitain et Outre-mer la stratégie nationale définie par la Délégation à la Sécurité routière, autour de quatre enjeux principaux pour la période 2023-2027 : la prévention de l'insécurité à destination des usagers des deux-roues motorisées, les conduites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs), les nouveaux modes de mobilité « douces » et le risque routier professionnel. Les préfets de département ont la possibilité de proposer dans leur stratégie locale l'ajout d'autres enjeux particulièrement prégnants.

Chaque année, le Plan départemental d'actions de Sécurité routière (PDASR) décline, en actions de sensibilisation, de prévention et de communication, les orientations définies dans le DGO. Ce plan bénéficie, dans le cadre d'un dialogue de gestion biannuel, de moyens budgétaires au titre du programme 207 (sécurité et éducation routières). Ceux-ci ont été sensiblement renforcés en 2024 (+25 % par rapport à l'année précédente, portant la dotation initiale à 12 M€ en 2024).

En complément de ces dotations, des crédits exceptionnels ont été attribués au 1^{er} trimestre 2024 aux départements et collectivités d'Outre-mer (territoires particulièrement touchés par l'accidentalité routière) suite à un amendement d'un million d'euros adopté dans le cadre du projet de loi de finances 2024. Ces crédits permettent de renforcer les actions de sécurité routière en Outre-mer, notamment par la généralisation de la tenue d'assises locales.

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

- des opérations de sensibilisation et de prévention menées par les services de coordination départementaux « sécurité routière » et leurs partenaires : sensibilisation des écoliers, des collégiens et des lycéens, intervention auprès des entreprises pour sensibiliser au risque routier professionnel, intervention auprès des seniors, opérations à la sortie de discothèques ou dans les lieux festifs, opérations présentant des alternatives à la sanction, etc. ;
- des opérations de communication locale : tenue de stands « sécurité routière » lors d'événements locaux rassemblant un nombre important de citoyens (festivals, foires, etc.), campagnes locales de communication (radios, télévisions ou presses locales), affichages, etc.

Des actions d'envergure nationale pilotées par la Délégation sont mises en œuvre par les coordinations de sécurité routière, comme l'opération « La Route se Partage » présente tout au long du parcours des Tours de France masculin et féminin, depuis 10 ans.

Au niveau national, la DSR soutient les actions que mènent des associations qui agissent sur tout le territoire en faveur de la prévention routière et de la lutte contre l'insécurité routière. Afin d'élargir le vivier des associations partenaires et favoriser l'émergence d'innovations, un appel à projet national (AAP) a été lancé pour la première fois en 2024.

Parallèlement, le programme finance des actions de communication qui se traduisent notamment par la réalisation de campagnes de communication et d'information diffusées sur différents médias (télévision, radio, presse, affichage et internet).

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

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

Les temps forts des actions de communication menées en 2023 ont été les suivants :

- en janvier 2023, une campagne digitale a été dédiée à la nécessité pour les usagers vulnérables de se rendre visibles dans l'espace public ;
- en février 2023, une campagne de la sécurité routière soulignait le sur-risque couru par les hommes sur la route ;
- en juin, une campagne a été dédiée aux bons conseils entre cyclistes ;
- en juillet, une campagne TV a rappelé l'importance du port de la ceinture, et une campagne radio a accompagné les grands trajets sur la route des vacances ;
- en septembre, une campagne d'affichage sur les dangers de l'alcool a été lancée en partenariat avec la Fédération Française de Rugby. Elle a été suivie d'une campagne TV diffusée en décembre ;
- une série de podcast réalisés avec Fabrice Drouelle (France Inter) a été diffusée à partir du 15 septembre, sur 10 comportements à risque sur la route ;
- une campagne permettant de sensibiliser aux dangers de la conduite après usage de drogue a été diffusée en novembre ;
- les campagnes « Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » à destination des jeunes conducteurs ont été diffusées à l'été et à l'hiver 2023 (partenariats avec des radios jeunes, présence sur les festivals, réseaux sociaux...).

En 2024, la campagne sur les risques liés au non port de la ceinture a été rediffusée en janvier, suivie d'une re-diffusion d'une campagne sur l'impact de la masculinité toxique en terme d'accidentalité routière en février 2024. Le mois de mai a accueilli une campagne de sensibilisation relatives aux déplacements à vélo et en trottinette, ainsi qu'une campagne sur les dangers encourus par les professionnels intervenant au bord des routes.

L'été est comme à son habitude le moment d'une campagne-solution Sam, « celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas. ». Le personnage à la tête ronde reprendra la parole pour lutter contre les dangers de l'alcool auprès des jeunes en novembre et décembre. Une nouvelle campagne « La route » sera également diffusée à compter du 1^{er} août, afin d'affirmer le nouveau positionnement stratégique de la Sécurité routière en faveur de la liberté des déplacements sur les routes, liberté garantie par le respect par chacun du code de la route.

Une campagne de communication dédiée à la spécificité des déplacements routiers pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 rythme les second et troisième trimestres de l'année. L'année s'achèvera avec la traditionnelle campagne contre les dangers de l'alcool pendant les fêtes de fin d'année : « Quand on tient à quelqu'un, on le retient ». Le dernier trimestre sera également marqué par les campagnes de recrutement d'inspecteurs et de délégués du permis de conduire.

En 2025, les thèmes de campagne et les publics visés seront notamment définis au regard des facteurs de l'accidentalité analysée par l'ONISR et des enseignements d'autres études relatives aux comportements routiers.

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

Tout au long de l'année, la radio assure une présence régulière sous la forme d'un fil rouge ciblé sur un spectre plus large de thèmes. La dynamisation des réseaux sociaux s'est également accentuée pour offrir un contenu éditorial riche, créatif et complémentaire des campagnes nationales, mais aussi pour réagir plus facilement à l'actualité et mieux s'ouvrir à la discussion. L'utilisation des réseaux sociaux a permis aussi d'agir avec plus de force et d'efficacité auprès des jeunes, qui constituent une cible prioritaire en termes de prévention. En l'absence de crise sanitaire, la Délégation à la sécurité routière participe également à des événements nationaux ou des manifestations festives comme Solidays. Ainsi, en 2023, les préfectures des départements de Charente-Maritime (Francofolies de la Rochelle) et du Cher (Printemps de Bourges) ont été soutenues directement par la DSR pour mener à bien des ateliers de sensibilisation et d'information dans le cadre de ces manifestations culturelles d'envergure nationale.

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

OBJECTIF DPT-2840

Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 207 : Sécurité et éducation routière

Depuis 2008, le code de la route consacre un principe de « *prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables* » (article R. 412-6). Ces derniers sont définis par le fait qu'ils ne sont pas protégés en cas d'accident occasionné par un véhicule doté d'une carrosserie. Il s'agit des piétons, des utilisateurs d'engins de déplacements personnels (motorisés ou non), des cyclomobiles légers, des cyclistes (en vélo mécanique ou à assistance électrique) et des usagers des deux roues motorisés ou 2RM (cyclomoteur ou motocyclette).

Les usagers vulnérables sont définis par le fait qu'ils ne sont pas protégés en cas d'accident par une carrosserie. Il s'agit des piétons, des utilisateurs d'engins de déplacements personnels (motorisés ou non), des cyclistes (en vélo mécanique ou à assistance électrique), et les usagers de deux-roues motorisé (cyclomotoristes ou motocyclistes). En France métropolitaine, ils représentent 45 % de la mortalité routière et 67 % des blessés graves pour 19 % du temps passé à se déplacer (Source : France métropolitaine – bilan 2023 de l'ONISR).

Tous composent donc une cible essentielle de la politique de sécurité routière.

Deux-roues motorisés (2RM)

En 2023, 706 usagers de deux-roues motorisés sont décédés en France métropolitaine et 5 367 ont été blessés gravement (estimation ONISR / Université Gustave Eiffel sur la base des données du BAAC et du registre du Rhône, blessés MAIS3+). Cela représente 22 % des décès sur les routes de France métropolitaine et 34 % des blessés graves, alors que ce mode de déplacement constitue moins de 2 % du trafic motorisé. Le nombre d'usagers de 2RM tués sur les routes a diminué de 26 % entre 2010 et 2023 : le nombre de tués de 18-24 ans en baisse de 208 à 110. Le nombre de tués de 55-64 ans augmente de 49 à 111, avec surtout l'usage de motos lourdes et un retour à la pratique après une longue interruption.

92 % des tués sont des hommes. Dans 39 % des cas, le décès intervient lors d'une collision sans tiers.

Piétons

En 2023, 439 piétons ont été tués dans un accident de la route, soit 14 % de la mortalité routière, en retrait par rapport à 2022. 2 000 piétons ont été blessés gravement, soit 13 % des blessés graves.

De 2010 à 2022, hors années de pandémie (2020 et 2021) le nombre annuel de tués piétons est resté globalement stable (légèrement en-dessous de 500 tués par an, excepté en 2016) alors que la mortalité totale a diminué. La part des piétons dans la mortalité a par conséquent augmenté : elle est passée de 12 % en 2010 à 15 % en 2022. En 2023, 51 % des piétons tués sont âgés de 65 ans ou plus, alors que les seniors de cet âge représentent 21 % de la population.

Cyclistes

En 2023, 221 cyclistes ont été tués dans un accident de la route (95 en agglomération et 126 hors agglomération), soit 7 % de la mortalité routière. 2 500 cyclistes ont été blessés gravement (60 % en agglomération), soit 16 % des blessés graves.

Le nombre de cyclistes tués a augmenté de 18 % entre 2019 et 2023, la pandémie ayant conduit à une augmentation de la pratique du vélo. En agglomération, la mortalité cycliste diminue de 13 % et le nombre de blessés graves de 4 % par rapport à 2022, pour une augmentation de la pratique de +6 % en milieu urbain. Hors agglomération, le nombre de décès à vélo diminue de 8 % et le nombre de blessés graves de 3 % même si leur niveau reste supérieur à 2019 (respectivement +32 % et +18 %).

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

Utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisé (EDPm)

En 2023, 44 utilisateurs d'EDPm (trottinettes électriques, gyroroues, ...) ont été tués dans un accident de la route. 650 utilisateurs d'EDPm ont été blessés gravement soit 4 fois plus qu'en 2019 et ils représentent 4 % des blessés graves.

Séniors :

En 2022, 882 seniors sont décédés dans un accident de la route, dont 386 âgés de 65 à 74 ans, 316 âgés de 75 à 84 ans et 180 âgés de 85 ans ou plus. Les seniors représentent ainsi 27 % des personnes tuées alors qu'ils constituent 21 % de la population. Ils représentent par ailleurs 8 % des personnes blessées

La protection des usagers les plus vulnérables demeure ainsi un enjeu majeur de la politique de sécurité routière.

Évolutions législatives et réglementaires, déjà adoptées

- Deux-roues motorisés : le contrôle technique est désormais obligatoire pour les deux-roues motorisés, depuis la publication de l'arrêté du 24 octobre 2023 relatif au contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur et du décret n° 2023-974 du 23 octobre 2023 modifiant des dispositions du code de la route et du décret n° 2021-1062 du 9 août 2021, relatives à la mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, et dérogeant temporairement aux articles R. 323-14 et R. 323-18 du code de la route. La mise en place du contrôle technique est cependant échelonnée selon la date de la première immatriculation des véhicules. Pour les plus anciens, le premier contrôle technique doit être réalisé entre le 15 avril et le 14 août 2024.

- Cyclistes : un projet de décret en cours de publication relatif aux engins de déplacement personnel motorisés et aux cycles, et modifiant le code de la route met en application certaines mesures du Plan vélo et mobilités actives du 14 septembre 2018, du Plan vélo et marche du 5 mai 2023, ainsi que du Plan national pour mieux réguler les trottinettes électriques. Il vise à améliorer la visibilité des cycles et engins de déplacement personnel motorisés, en autorisant l'installation de dispositifs d'éclairages ou de signalisation complémentaires sur le cycle, sur l'engin de déplacement personnel motorisé (EDPM), ou portés par le conducteur. Il vise également à faciliter la circulation à deux de front des cyclistes, en supprimant l'obligation pour eux de se rabattre, sur les voies vertes, les aires piétonnes et les zones de rencontres.

- Engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) : le décret n° 2022-31 du 14 janvier 2022 relatif à la réglementation des cyclomobiles légers et modifiant le code de la route prévoit que les cyclomobiles légers bénéficient de mêmes règles de circulation, d'âge minimal, ou de port d'équipement de protection individuelle que celles s'appliquant aux engins de déplacement personnel motorisés. Le décret n° 2023-848 du 31 août 2023 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel motorisés a rehaussé la sanction prévue pour les comportements les plus dangereux. Désormais, la circulation des engins de déplacement personnel motorisés et des cyclomobiles légers sur une voie de circulation qui leur est interdite ainsi que le transport de passagers sur ces engins sont sanctionnés de l'amende prévue pour la contravention de quatrième classe au lieu d'une contravention de deuxième classe. Par ailleurs, ce décret a relevé de 12 à 14 ans l'âge minimal pour conduire les engins de déplacement personnels motorisés et les cyclomobiles légers.

- **Séniors** : en 2022, avec 379 personnes tuées, les 65 ans et plus représentent 36 % de la mortalité en agglomération (contre 22 % sur routes hors agglomération). Près de 50 % des piétons décédés en agglomération ont 75 ans ou plus ; cette part est beaucoup plus élevée que sur les autres réseaux (11 %).

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

- la constatation sans interception (vidéo-verbalisation notamment) est désormais possible pour l'infraction de non-respect des règles de priorité de passage aux piétons (articles R. 121-6 et R. 415.11 du code de la route) ;
- le nombre de points retirés sur le permis de conduire pour cette infraction est désormais de 6 au lieu de 4 (article R. 415-11 du code de la route).

Ainsi, la verbalisation des conducteurs ne respectant pas les priorités piétonnes n'implique pas nécessairement une présence des forces de l'ordre sur le terrain. D'ailleurs, l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) constate en 2022, une hausse +5,3 % de retrait de points pour des infractions pour refus de priorité par un conducteur de véhicule à un piéton régulièrement engagé dans la traversée d'une chaussée, soit 27 894 points retirés.

Évolutions législatives et réglementaires à venir

Plusieurs évolutions législatives et réglementaires à venir sont prévues, notamment s'agissant de la mise en œuvre du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 17 juillet 2023. Ce dernier a en effet adopté des mesures importantes destinées à mieux partager la route avec les usagers les plus vulnérables :

- rendre obligatoire le 30 km/h en ville dans les rues sans trottoir, afin d'*« améliorer la sécurité des piétons dans les rues sans trottoirs ou ne répondant pas aux exigences réglementaires »* ;
- expérimenter le tourner à gauche indirect pour les cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) ;
- organiser une concertation autour des règles de circulation des vélos-cargos.

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

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

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

Le **programme 207** mène des actions de communication ciblées sur toutes les catégories d'usagers vulnérables. La communication à destination des usagers vulnérables fait l'objet de posts de prévention sur les réseaux sociaux à destination de ces publics, mais également de celles et ceux qui croisent leur route.

L'axe de la communication en direction des usagers de deux roues motorisées en 2024 porte sur les nouvelles règles relatives à la généralisation de la conduite interfile, qui sera généralisée à la rentrée prochaine.

Une campagne à destination des usagers de vélos et de trottinettes a été diffusée sur les réseaux sociaux en mai 2024.

En matière d'aptitude médicale à la conduite, 100 000 généralistes ont reçu en janvier 2024 un mémento pour les accompagner dans leur approche de ce sujet auprès de leurs patients, ainsi qu'un matériel de communication destiné à être exposé dans leur salle d'attente. La Délégation à la Sécurité routière a tenu un stand sur le Congrès de médecine générale en mars, pour la troisième année consécutive. Le site internet de la Sécurité routière a développé les informations à destination des publics souffrant d'un handicap, et conduit une action en direction des préfetures et du grand public pour mieux expliquer la marche à suivre pour faire examiner l'aptitude médicale à la conduite d'un proche, en s'appuyant sur les services préfectoraux.

La prévention de l'accidentalité routière des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, conducteurs de deux-roues motorisées ou encore les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)) constitue l'une des priorités de la politique de sécurité routière.

Au niveau local, la délégation à la sécurité routière agit par le biais des documents généraux d'orientation (DGO), portés dans chaque département par le préfet. Ces DGO ont été élaborés et signés avec les partenaires locaux dans chaque département pour la période 2023-2027. Ils déclinent localement quatre enjeux majeurs de sécurité routière définis au niveau national, qui prennent en compte les publics les plus vulnérables :

- la conduite des deux-roues motorisés,
- les conduites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs),
- les nouveaux modes de mobilité dite « douce » (vélo, y compris à assistance électrique, engins de déplacement personnel motorisés),
- le risque routier professionnel,
- de plus, des enjeux locaux peuvent être retenus en s'appuyant sur le diagnostic territorial, tels que ceux portant sur des publics plus particulièrement exposés au risque routier, « jeunes » et/ou « seniors », ont été priorités dans plusieurs départements.

En 2024, la DSR s'est mobilisée sur des actions emblématiques telle que l'opération « La Route se partage », montée en partenariat avec Amaury Sport Organisation (ASO), société organisatrice du Tour de France. Chaque année depuis 10 ans, l'opération « La Route se partage » est présente sur l'ensemble des tours masculin et féminin au sein de la caravane publicitaire avec deux véhicules marqués LRSP qui diffusent, tout au long de l'épreuve, des messages de sensibilisation auprès du grand public sur le partage de la route pour une meilleure protection des cyclistes et distribuent des goodies, flyers et objets de sensibilisation. En outre, des stands « La Route se partage » sont installés au départ et/ou à l'arrivée de chaque étape pour accueillir les spectateurs. Ils sont animés par les coordinations sécurité routière des départements traversés par le Tour, mobilisées pour l'occasion, avec l'appui de bénévoles (IDSR).

L'opération est relayée par différents médias : sur les réseaux sociaux (marque « La Route se partage » et « Sécurité routière »), par des messages de prévention et des bonnes pratiques diffusés quotidiennement sur les ondes des radios locales du réseau France Bleu. Enfin, diverses personnalités du cyclisme relaient des messages de prévention sur les antennes nationales de France télévision. Cette opération sera renouvelée en 2025.

Le déploiement de stands de prévention dédiés à l'usage des vélos se développe par ailleurs sur les territoires, à l'occasion de courses cyclistes locales. Au-delà du sport amateur, les ateliers de « remise en selle » pour les adultes se multiplient permettant de cibler un public différent de celui traditionnellement accompagné lors de l'apprentissage de la route via l'éducation routière et le Savoir Rouler à vélo.

OBJECTIF DPT-124

Prévenir les risques routiers professionnels

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

Programme 207 : Sécurité et éducation routière

Les accidents de la route constituent l'une des premières causes de mortalité au travail et entraînent 4,15 millions de journées d'arrêt de travail (ce qui représente une entreprise de 168 000 salariés à l'arrêt toute l'année), renforçant la nécessité de sensibiliser les salariés et les collaborateurs aux bonnes pratiques en matière de conduite et d'usage de la route.

La responsabilité du **programme 111 « Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail »** incombe au directeur général du travail, qui s'appuie sur les services centraux de la DGT, les services déconcentrés (Directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités - DREETS) ainsi que les opérateurs du programme :

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

Le risque routier professionnel est un risque professionnel majeur : chaque année, les accidents routiers professionnels (qu'ils soient de trajet ou de mission) figurent parmi les premières causes de mortalité au travail, après les malaises. En 2023, 1 132 personnes sont décédées dans un accident impliquant au moins une personne en déplacement lié au travail avec motif de déplacement renseigné (soit 36 % des personnes tuées en France métropolitaine). Parmi elles, 440 étaient en trajet liés au travail : pour les deux tiers en trajet domicile-travail et un tiers en mission professionnelle. Les personnes tuées dans un trajet lié au travail sont très majoritairement des hommes. Ces derniers représentent 84 % des tués dans un trajet domicile-travail et 90 % des tués lors d'un trajet de mission professionnelle.

Sur les trajets domicile-travail, les deux-roues motorisés représentent une part importante de la mortalité des trajets domicile-travail : 52 % en agglomération et 34 % hors agglomération dont autoroutes, alors que ce mode n'est utilisé que pour 2 % des temps de trajets liés au travail.

Concernant les trajets de mission professionnelle, la moitié des personnes tuées en trajet de mission était en poids lourd ou véhicule utilitaire.

D'après les données de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie en 2021 analysées par l'ONISR, le volume des arrêts de travail de plus de 4 jours lié aux accidents de la route en 2021 est le plus élevé pour les secteurs du commerce (9 265), de la santé et de l'action sociale (8 582) et des activités de services administratifs et de soutien (7 505), et du transport et de l'entreposage (5 533). L'indice de fréquence équivalant au nombre d'arrêts de travail rapporté à 1 000 salariés de ces secteurs est respectivement de 3, 3,8, 3,8 et 5,6 contre 2,7 en moyenne.

Parmi les 12 sous-secteurs d'activité avec le plus fort volume d'arrêts de travail, les secteurs à plus fort risque (indice de fréquence) sont : les activités de poste obligatoire (10,5), l'aide à domicile (9,9), la restauration rapide (7,7), le transport routier de fret de proximité (6,1) et le transport routier de fret interurbain (5,0). Ces secteurs ont en commun des déplacements de mission au cœur même de l'activité ou des déplacements domicile-travail réalisés à des horaires atypiques donc avec peu de solutions en transports en commun, le risque routier pouvant être majoré de par la fatigue liée au travail posté et des déplacements plus souvent en période nocturne.

Pourtant, et en dépit de sa gravité, le risque routier professionnel suscite une attention encore trop insuffisante de la part des entreprises, des représentants du personnel et aussi des salariés. Bien souvent, la conduite n'est pas considérée comme faisant pleinement partie de l'activité professionnelle et peu d'actions de prévention spécifiques à ce risque sont déployées au sein de l'entreprise alors même que les déplacements routiers liés au travail continuent à être structurants dans la mobilité quotidienne.

Pour l'ensemble de ces raisons, la sécurité routière au travail est une priorité essentielle pour le ministère chargé du travail, en vue de réduire le nombre d'accidents du travail graves et mortels. Les ambitions du gouvernement ont été renforcées et renouvelées dans le cadre du quatrième plan santé au travail (PST4) couvrant la période 2021-2025 et le plan national de prévention des accidents du travail graves et mortels (PATGM) publié en mars 2022. L'ensemble des acteurs de la prévention est pleinement mobilisé dans ce cadre, qui associe les partenaires sociaux.

La mise en œuvre de cette stratégie suppose que l'action commune de nos services soit poursuivie et amplifiée dans les prochains mois, au niveau national comme au niveau local, afin de traduire les objectifs contenus dans les plans par des actions concrètes, lisibles et ayant un impact tangible sur l'efficacité de la politique de prévention.

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

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

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

Ce travail a abouti à la production d'un tableau de bord rassemblant les indicateurs sur le risque routier professionnel décliné par secteur d'activité et publié annuellement depuis 2020. Il est accompagné d'un support synthétique de communication intitulé « L'essentiel du risque routier professionnel », présentant les principaux chiffres et leviers de prévention. A noter que la cinquième édition du support publiée le 8 juillet 2024, concernant l'année 2022, se concentre sur les données liées aux accidents mortels lors d'un déplacement lié au travail.

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

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

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

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

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

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

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

La DGT a contribué tout d'abord à l'élaboration de la COG 2024-2027 de la branche AT MP, afin que les objectifs assignés soient pleinement en phase avec ceux du PST 4 et du plan ATGM. La mise en œuvre de ces plans suppose, en outre, que l'ensemble des acteurs soient étroitement coordonnés et puissent mener des actions communes.

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

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

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

A l'aune du CISR du 17 juillet 2023, des ambitions du PST4 et du PATGM ainsi que du renouvellement de la COG de la CNAM, cette instruction sera actualisée en 2024 et devrait être publiée en septembre 2024. Elle réaffirmera notamment la volonté de mobiliser les branches professionnelles les plus sinistrées en matière de risque routier professionnel et la coopération des services déconcentrés en la matière.

III) Autres actions menées par la DGT

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

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

- un volet « contrôle » dans le cadre duquel les inspecteurs mènent des actions de contrôle de l'application de la réglementation européenne en matière de durée du travail et de conduite dans les transports, tant en bord de route, en lien avec le ministère chargé des transports et les forces en tenue, qu'en entreprise ;
- un volet « prévention et sensibilisation » dans le cadre duquel ils développent des actions de prévention et de sensibilisation des chefs d'entreprise du secteur du transport routier, au travers notamment du contrôle de la prise en compte effective du risque routier dans le document unique d'évaluation des risques.

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

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

Le **programme 207** porte le dispositif des « 7 engagements+ pour une route plus sûre » qui consiste en 7 engagements opérationnels pris par les chefs d'entreprise en faveur de leurs salariés pour agir sur 6 facteurs majeurs d'accidentalité routière (le téléphone, l'alcool, le non-port de la ceinture de sécurité, la vitesse, la fatigue, l'absence d'équipement à deux-roues et engins de déplacement personnel motorisés) et sur la formation des salariés à la sécurité routière.

3 088 employeurs, comptant au total 4,8 millions de collaborateurs, ont signé les « 7 engagements+ pour une route plus sûre ».

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 17 juillet 2023 et le Plan santé au travail 2021-2025 (PST4) centrent la politique de prévention du risque routier professionnel (RRP) sur la mobilisation des entreprises et représentants des branches professionnelles identifiées comme prioritaires.

Une convention nationale de partenariat a été signée le 4 juillet 2023 par la DSR, la DGT, la DGITM et la CNAM avec les organisations professionnelles de la branche du transport routier de marchandises pour construire collectivement avec les organisations professionnelles du secteur une démarche permettant de développer et de promouvoir des actions pour la prévention du risque routier professionnel au bénéfice des entreprises de la branche.

La DSR entend pleinement poursuivre son action de mobilisation des branches professionnelles en lien avec la DGT. La branche de l'intérim a été identifiée comme 2^e branche prioritaire et des travaux pour un conventionnement du même type ont été engagés en 2024. Une troisième branche, celle de l'aide à domicile devrait être priorisée en 2025.

Pour la mise en œuvre territoriale des orientations du CISR, l'instruction interministérielle DSR/DGT du 15 juillet 2024 fixe notamment pour objectif la déclinaison des conventions nationales de branche, afin de toucher un plus grand nombre d'entreprises et, notamment les plus petites et les plus petites exposées.

Parallèlement, les préfetures ont été invitées à poursuivre les actions de sensibilisation, en particulier par la création et le développement des clubs d'entreprises sécurité routière qui visent les PME et TPE sur leur bassin d'emploi et constituent des lieux d'échanges animés le plus souvent par des préventeurs ou des chefs d'entreprises. On recense aujourd'hui une douzaine de clubs d'entreprises, dont certains existent depuis plusieurs années (cas du 29 et du 79).

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

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

De plus, le programme 207 mène des actions de communication à destination des professionnels pour les sensibiliser sur le risque routier. Ainsi, l'Appel national des employeurs pour une route plus sûre (lancé en octobre 2016) a continué d'être développé. À ce jour, plus de 3 000 organismes ont signé cet Appel, ce qui représente près de 4,9 millions de collaborateurs. De nombreux courriers de sollicitation ont été envoyés à des employeurs pour les inciter à signer les 7 engagements+. Diverses signatures ont eu lieu en présence de Madame la déléguée (BPCE Assurances, CDC Habitat...).

La 8^e édition des Journées de la sécurité routière au travail a été organisée du 27 au 31 mai 2024. Durant cinq jours, tous les organismes signataires ont été invités à conduire des actions sécurité routière à destination de leurs salariés. Une matinée d'ateliers dans l'immeuble Garance a été organisée à destination des 1 000 agents du site. Le Secrétaire général du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer a signé les 7 engagements+ (plus de 36 000 agents concernés) à cette occasion. Un site Internet a été développé, reprenant 80 questions du code de la route, permettant ainsi aux employeurs de proposer cet atelier à leurs collaborateurs afin de réviser leurs connaissances sur le sujet.

Le secteur du transport routier de marchandises (FNTR, OTRE, Union TLF et CSD) a signé les 7 engagements+ pour une route plus sûre le 8 juillet 2024 dans le cadre de la convention mise en place avec le secteur et l'État en juillet

2023. Des réunions de travail ont également été organisées avec la DGT, la CNAM et le secteur TRM pour créer un portail de sensibilisation à destination des employeurs du secteur.

La Sécurité routière était présente sur le salon Flotauto au mois de février 2024 pour présenter les 7 engagements+ pour une route plus sûre et inciter les employeurs à s'engager auprès de leurs salariés.

OBJECTIF DPT-125

Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport

Programme 159 : Expertise, information géographique et météorologique

Programme 203 : Infrastructures et services de transport

Programme 207 : Sécurité et éducation routière

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

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

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

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

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

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

Au sein du programme 159, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) produit des outils, des données, des méthodes et des études :

- La connaissance et le suivi de l'accidentalité, par la gestion et la consolidation de la base nationale accident pour son volet exploitation à partir des données produites par les forces de l'ordre, et l'appui au développement du système d'information sur l'accidentalité TRAxY en appui aux gestionnaires de voirie. Le CEREMA forme les agents des observatoires locaux de l'accidentalité des gestionnaires d'infrastructures routières.

- Évaluer les nouvelles données (exemple *Floating car data*), les nouveaux outils avec l'utilisation de l'intelligence artificielle pour analyser les images afin de connaître l'évolution des trafics, des vitesses et trajectoires, ou de sécurité des passages piétons, et en tirer les conséquences en termes de méthodologie et de process.
- Faire évoluer la doctrine d'aménagement pour intégrer l'évolution socio-démographique, des véhicules (développement modes doux et véhicules intermédiaires) et des modes de vie.
- Un ensemble de démarches dédiées à la bonne conception des infrastructures de transport et à la sécurisation des itinéraires routiers.
- L'assistance au maintien de la sécurité d'usage du réseau routier national non concédé (surveillance du réseau, entretien courant, interventions sur événements, service hivernal, gestion du trafic, gestion de crise, information routière) et de la qualité de son patrimoine (entretien spécialisé et régénération des routes, ouvrages d'art et équipements).
- La valorisation des démarches de sécurité afin de favoriser leur utilisation, éventuellement adaptée, par l'ensemble des maîtres d'ouvrages de réseaux.
- Des actions pour assurer la sécurité des agents travaillant sur les routes.

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

Les actions de conception et réalisation des infrastructures

Le CEREMA porte ainsi un certain nombre d'actions telles que la tenue à jour et l'évolution des guides de référence sur la conception générale des infrastructures, en y mettant au centre les problématiques de sécurité routière (conception géométrique des infrastructures routières et optimisation de leur usage, signalisation, aménagement de l'espace public, transports collectifs, mobilité des usagers vulnérables). Ainsi deux notes ont été publiées en 2024 : l'une portant sur les recommandations pour l'implantation des dispositifs d'alerte sonore permanents, l'autre sur l'évaluation de la vitesse des poids lourds en rampe.

Le CEREMA assiste la délégation à la sécurité routière (DSR) et la direction générale des infrastructures de transports et des mobilités (DGITM) dans l'écriture de la réglementation en matière d'équipements de la route et de signalisation. Il contribue à l'écriture des normes et doctrines françaises et européennes. Le CEREMA propose de nouveaux panneaux et teste leur compréhension pour prendre en compte les évolutions de notre société. Il contribue à définir les protocoles d'homologation. Il propose à l'ensemble de la communauté technique une foire aux questions.

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

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

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

Les actions sur les routes existantes

À la suite de la parution de la nouvelle directive européenne 2019/1936 sur la sécurité des infrastructures routières, dans le but de sa transcription, le CEREMA rédige un guide méthodologique sur l'application de cette directive en

associant des collectivités ayant à gérer du réseau routier national. L'introduction de la notion de sécurité inhérente des infrastructures et du classement en fonction du niveau de sécurité, ou encore une plus grande prise en compte des usagers vulnérables sont au centre de cette évolution. Pour le périmètre 2022 du réseau national et autoroutier, indépendamment des éventuels transferts, la réalisation des études d'enjeu et le classement seront finalisés en 2025.

Des démarches « thématiques » telles la lutte contre les prises à contresens sur autoroutes, la sécurisation des passages à niveau ou des routes à fortes pentes, se concentrent sur des situations qui appellent un traitement des sites ou des environnements sur lesquels des accidents rares mais particulièrement graves surviennent. Dans la poursuite de son travail sur la sécurisation des passages à niveau, le CEREMA étudie l'apport des traversées piétonnes dénivelées. De plus, à la suite de la loi d'orientation des mobilités dites « LOM », le CEREMA met à disposition des diagnostics réalisés.

Les actions de valorisation des démarches de sécurité en vue de leur utilisation sur l'ensemble des réseaux

Le CEREMA se positionne auprès des collectivités locales qui gèrent environ un million de kilomètres de routes où se produit la majorité des accidents mortels, afin de les accompagner dans leur montée en compétence et en savoir-faire en matière de conception, d'équipement des infrastructures, d'analyse de l'accidentalité et de démarches de sécurité routière.

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

Il anime par des webinaires type « rendez-vous mobilité » la communauté technique, partageant le savoir-faire et les résultats des études et recherches au sein de communauté technique État, collectivités, bureaux d'études, notamment sur l'accidentologie, les outils, méthodes, données. Il propose des formations pour aider à la montée en compétence pour les nouveaux venus dans ce domaine.

Les actions pour la sécurité des équipes intervenant sur la route

En matière de sécurité des personnels intervenant sur zones de chantiers et d'interventions, le CEREMA contribue aux réflexions pour mieux adapter les outils dont disposent les gestionnaires d'infrastructure.

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

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

1° Pour les transports en commun :

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

2° Pour la circulation routière :

- a) Étude et mise en œuvre de plans de circulation ;
- b) Création de parcs de stationnement ;
- c) Installation et développement de signaux lumineux et de la signalisation horizontale ;
- d) Aménagement de carrefours ;

- e) Différenciation du trafic ;
- f) Travaux commandés par les exigences de la sécurité routière ;
- g) Études et mise en œuvre de zones à circulation restreinte prévues à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales [zones à faibles émissions mobilité] ;
- h) Réalisation, aménagement, rénovation et sécurisation d'itinéraires cyclables ou piétons ».

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

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

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

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

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

OBJECTIF DPT-126

Prévenir en renforçant la sécurité des véhicules

Programme 174 : Énergie, climat et après-mines

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

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

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

- la délivrance des documents autorisant la mise en circulation des véhicules à usage spécifique : les cartes blanches pour les dépanneuses, les attestations d'aménagement pour les véhicules de transport en commun de personnes, les certificats d'agrément pour les véhicules de transport de marchandises dangereuses. Cette activité a représenté 10 403 documents délivrés en 2023 ;
- la réception et l'identification des véhicules pour s'assurer qu'ils sont conformes aux prescriptions techniques réglementaires concernant la sécurité et les nuisances. Cette opération constitue un préalable indispensable à l'obtention du certificat d'immatriculation auprès des préfectures. Une réception peut être accordée, soit par type à un constructeur sur la base d'un prototype représentatif d'un véhicule produit ou aménagé en série (véhicule neuf ou usagé), soit unitairement à un aménageur ou à un particulier pour un véhicule donné (véhicule neuf, modifié ou transformé). Les DREAL assurent le contrôle de premier niveau des véhicules qui demeurent dans leur champ de compétence et qui représentaient en 2023 : 1 577 réceptions par type et 26 904 réceptions unitaires.

Les DREAL assurent également la surveillance de second niveau des organismes privés qui effectuent les contrôles techniques périodiques des véhicules, véhicules légers (VL) ou poids lourds (PL), pour vérifier que ceux-ci effectuent les contrôles qui leur sont confiés en conformité avec les dispositions réglementaires prévues en la matière. La surveillance du système porte à la fois sur les contrôleurs et sur les installations des centres de contrôle technique selon une méthode par sondages ou de suivis particuliers selon les évaluations précédentes. Ainsi, en 2023, les DREAL ont supervisé 3 186 contrôleurs et contrôlé 1 228 installations.

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

-13 045 contrôleurs privés répartis sur 6 710 installations de contrôles techniques (pour 26,92 millions de contrôles de véhicules légers) ;

-806 contrôleurs privés répartis sur 400 installations de contrôles techniques (pour 1,26 million de contrôles de poids lourds).

Les vérifications et épreuves des citernes routières fixes, démontables ou en batteries et de leurs équipements ainsi que les épreuves et essais des flexibles sont effectués par des organismes agréés par le ministère en charge des transports. Le contrôle de l'activité de ces organismes est assuré par les DREAL dans le cadre d'actions menées au niveau local (supervision d'un contrôleur sur le site de l'intervention de l'organisme agréé) et au niveau régional (visite approfondie au siège ou dans une agence de l'organisme agréé). Cette surveillance a porté en 2023 sur 50 actions de surveillance ayant pour objectif de contrôler l'application des dispositions qui ont conduit à l'agrément et de s'assurer du niveau satisfaisant de la prestation de l'intervenant.

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

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

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

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

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

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

Le SSMVM définit annuellement un plan de contrôle et est chargé de recevoir et d'instruire les plaintes.

En 2023, 122 essais ont été réalisés sur 39 véhicules (36 véhicules de catégorie M1 (voitures particulières), 2 véhicules de catégorie L (deux trois roues et quadricycles) et un véhicule de catégorie N3 (poids-lourd)).

Ils ont notamment porté sur :

- Les émissions de pollution ;
- La compatibilité électromagnétique ;
- Le freinage ;
- Les équipements de direction dont les aides à la conduite ;
- La sécurité passive.

Des essais ont également été réalisés sur 22 entités techniques distinctes :

- Attelages ;
- Feux spéciaux ;
- Pneumatiques

122 rapports d'essais ont été validés et 8 expertises ont été réalisées sur des véhicules non conformes. 11 non-conformités portant sur des voitures, des non-conformité multiples sur les 2 véhicules de catégorie L et 5 non-conformités sur des entités techniques distinctes ont été mises en évidence.

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

AXE 3

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

Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe

OBJECTIF DPT-2841

Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 166 : Justice judiciaire

Programme 204 : Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

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

En 2023, 883 personnes ont été tuées dans un accident impliquant au moins un conducteur sous l'emprise d'une substance psychoactive, alcool ou stupéfiants, soit 40 % des personnes tuées dans un accident avec alcool ou stupéfiants connus. En extrapolant ce pourcentage sur l'ensemble des accidents, il est estimé que 1 251 personnes ont été tuées en 2023 dans un accident impliquant au moins un conducteur sous l'influence de substances (3398 personnes sont décédées en 2023 sur les routes de France).

Initiée en 1959 avec la première ordonnance sanctionnant l'ivresse au volant, la lutte contre les conduites addictives est une constante, depuis plus de 60 ans, en matière de sécurité routière. Initialement exclusivement centrée autour de l'alcool, elle s'est élargie aux stupéfiants à partir des années 2000. Associant éducation, prévention, dissuasion et sanction, la lutte contre les conduites addictives a connu ces dernières années plusieurs évolutions significatives avec notamment le recours à l'éthylotest antidémarrage (EAD), le développement de la mise en fourrière des véhicules utilisés par les auteurs d'infraction ou encore le renforcement des mesures de suspension du permis de conduire.

- Le recours à l'éthylotest antidémarrage :

En 60 ans, la prise en compte de la conduite sous l'influence de l'alcool a largement évolué. L'abaissement successif des différents taux (dans l'air ou dans le sang) en est l'élément le plus visible et donc le plus connu, avec aujourd'hui un seuil légal de 0,25 mg/litre d'air expiré pour l'ensemble des conducteurs à l'exception des chauffeurs de transport en commun et des conducteurs novices pour lesquels le taux ne doit pas dépasser 0,10 mg/litre (mesure du CISR de 2015 pour les conducteurs novices). En parallèle de cet abaissement, les sanctions pénales ont progressivement été graduées et aggravées. Ainsi le premier seuil d'infraction est aujourd'hui sanctionné d'une contravention de 4^e classe (135 €) quand la récidive fait encourir à son auteur une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à 4 ans, une amende de 9000 €, l'annulation obligatoire du permis de conduire (depuis la Loi n° 2019-1428 du 24/12/2019) et la confiscation obligatoire du véhicule.

En complément de ces mesures et dans un objectif de responsabilisation et d'accompagnement des conducteurs contrôlés en état d'alcoolémie, conformément aux objectifs du CISR du 9 janvier 2018, la Délégation à la sécurité routière a développé et soutenu le dispositif d'éthylotest antidémarrage. Ainsi depuis le décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018, l'article R.224-6 du code de la route permet au préfet de restreindre le droit de conduire d'un conducteur ayant commis une infraction en matière d'alcool pour une durée ne pouvant excéder un an, aux seuls véhicules équipés d'un éthylotest antidémarrage (EAD). Ce dispositif empêche le démarrage du véhicule sur lequel il est installé lorsque le conducteur présente une alcoolémie supérieure à 0,10 mg/l d'air expiré. Volontairement voulu comme non-contraignant, les conducteurs concernés sont donc libres d'installer un EAD sur leur véhicule afin de pouvoir conduire ou de renoncer à conduire. Pendant toute la durée de la mesure, leur permis est conservé par

l'administration et l'arrêté du préfet vaut droit à conduire. Les efforts des services de la DSR et des préfetures ont permis la signature, en 2023, de plus de 19 000 arrêtés administratifs (8 000 en 2019) qui se sont concrétisés par l'installation de près de 9 000 dispositifs (source syndicat d'installateurs). Par ailleurs, des travaux visant à améliorer la coordination entre les décisions administratives et judiciaires se sont concrétisés par la parution du décret n° 2020-605 du 18 mai 2020 qui clarifie notamment les règles d'articulation entre décisions administratives et judiciaires. Sur la même période, les décisions judiciaires d'EAD sont ainsi passées de 7 000 à près de 17 000 dont plus de 9 000 au titre de la peine complémentaire obligatoire en cas de récidive introduite par la Loi LOM du 24 décembre 2019. Depuis le 27 mars 2024 et la signature d'une convention partenariale avec l'Association syndicale des activités de contrôle liées au transport (ASAC), qui fédère 75 % de 300 installateurs présents sur le territoire national, la DSR connaît désormais la volumétrie d'appareils installés, donnée indispensable pour l'évaluation du dispositif.

Par ailleurs, il a été décidé lors du CISR du 17 juillet 2023 d'alourdir les sanctions prévues pour les personnes conduisant un véhicule non-équipé d'un EAD malgré une décision préfectorale en ce sens.

- La mise en fourrière administrative :

La mise en fourrière administrative permet d'écarter immédiatement de la route des conducteurs dangereux à l'origine d'infractions graves au code de la route dans le but de préserver la sécurité des autres usagers. La mesure 14 du CISR du 9 janvier 2018, traduite par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, a étendu le champ des infractions graves concernées par la mise en fourrière administrative à la conduite sous l'influence de l'alcool, après usage de stupéfiants ou sans permis (en complément des grands excès de vitesse et de la récidive de délits routiers). La simplification de la procédure et l'usage de nouveaux outils (SI Fourrières, Application mobile « Bord de route ») ont accompagné l'extension du champ d'application de ce dispositif. Le nombre de procédures engagées sur ces délits routiers graves a largement augmenté de pour passer de 4 000 par an en 2018 à plus de 13 000 en 2021, 14 000 en 2022 et 25 000 en 2023. Des évolutions ont été apportées pour également favoriser les mises en fourrière administratives pour les délits de rodéos motorisés et en cas de refus d'obtempérer. Plus de 40 000 fourrières administratives sont escomptées pour 2024.

- La rétention et la suspension administrative du permis de conduire :

Tout comme la mise en fourrière administrative, la rétention du permis de conduire est une mesure administrative qui vise à empêcher le conducteur de reprendre le volant de son véhicule en raison de la dangerosité qu'il représente. Immédiatement décidée par les forces de l'ordre, elle donne également au préfet le temps de prendre, si nécessaire, un arrêté de suspension du permis. Conformément aux dispositions de l'article L.224-2 du Code de la route, cet arrêté doit être pris dans un délai de 72 heures après la rétention. Depuis la Loi n° 2019-1428 du 24 novembre 2019 d'orientation des mobilités, ce délai a été allongé à 120 heures pour les infractions de conduite après usage de stupéfiants et pour conduite sous l'empire d'un état alcoolique lorsque les vérifications sont réalisées à partir d'un échantillon de sang afin de couvrir les délais plus longs nécessaires à l'analyse des différents prélèvements et ainsi éviter la restitution du permis. Comme pour les mises en fourrière, la Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a étendu le champ des infractions graves pouvant motiver une rétention et une suspension avec l'ajout de l'usage du téléphone portable lorsqu'il est associé à une autre infraction (vitesse, intersection et priorité). Elle a également porté à un an au lieu de six mois auparavant la durée maximale de suspension pour les infractions en matière d'alcool ou de stupéfiants. Enfin la Loi n° 2022-52 du 24 janvier 2022 relative à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure est venu ajouter l'infraction de refus d'obtempérer avec une durée pouvant là encore aller jusqu'à un an lorsque le refus d'obtempérer est aggravé (risque de mort, de mutilation, d'infirmité ou de blessures).

- Les perspectives dans la lutte contre les conduites après usage de stupéfiants :

Lors du CISR du 17 juillet 2023, un certain nombre de mesures ont été décidées afin de renforcer la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants. Ainsi, lorsque cette infraction sera constatée, elle donnera lieu à une suspension administrative automatique du permis de conduire, sans préjudice de la décision judiciaire à venir. Le préfet ne pourra plus que moduler la durée. Enfin, en cas de conduite après usage de stupéfiants aggravée par un

état alcoolique, l'immobilisation et la mise en fourrière seront systématisés et sa confiscation obligatoire. La perte de points sera aggravée en la portant à 8 au lieu de 6 aujourd'hui.

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

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

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

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

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

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

En 2023, il est estimé que 1 251 personnes (soit 40 % des personnes tuées) ont été tuées en 2023 dans un accident impliquant au moins un conducteur sous l'influence de substances (dont 842 étaient le conducteur sous influence), contre 1 442 en 2019 :

- 54 % des conducteurs impliqués (avec alcool et stupéfiants connus) sont uniquement alcoolisés ;
- 23 % sont sous l'emprise seule de stupéfiants ;
- 23 % cumulent les deux.

Ces parts varient en fonction de l'âge : la part de l'alcool seul passe de 47 % pour les 18-24 ans, à 46 % pour les 25-34 ans, 54 % pour les 35-44 ans et 62 % pour les 45-54 ans. À l'inverse, la part des conducteurs cumulant les deux est respectivement de 24 %, 34 %, 18 % et 20 %.

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

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

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

- la nature de l'infraction ayant conduit au stage de sensibilisation à la sécurité routière est dans 57 % des cas la conduite de véhicule sous l'emprise d'un état alcoolique et dans 20 % la conduite d'un véhicule en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ;
- parmi les modules composant le stage de sensibilisation, celui sur l'alcool a le plus intéressé les participants (41 %), avant celui portant sur la sécurité routière (20 %). 46 % des stagiaires considèrent qu'aucun module n'était moins intéressant que les autres ;
- 76 % des répondants reconnaissent avoir acquis des connaissances sur la législation relative à la consommation de produits psychoactifs au volant ;
- 84 % ont appris la durée d'élimination des produits consommés par le corps ;

- les deux tiers ont pris connaissance des effets liés à la consommation de produits stupéfiants et plus particulièrement des effets du cannabis sur la conduite.

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

- la nature de l'infraction ayant conduit à ces stages est dans 9 % des cas la conduite d'un véhicule en ayant fait l'usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ;
- avant leur interpellation, 38 % des stagiaires déclarent avoir déjà consommé du cannabis avant de prendre le volant d'une voiture, 25 % d'un vélo et 14 % d'une moto ou d'un scooter. La corrélation entre l'ancienneté de l'habitude de consommation et la consommation de cannabis avant de prendre le volant est très élevée : 17 % pour les consommateurs de moins de 2 ans, 30 % pour les consommateurs de 2 à 5 ans et 56 % pour les consommateurs de plus de 5 ans ;
- depuis leur interpellation, 24 % déclarent avoir de nouveau consommé de l'alcool ou du cannabis avant de prendre la route (voiture, moto, vélo, engins) ;
- l'apprentissage des risques de la consommation de drogues sur la conduite d'un véhicule (alcool, stupéfiants, médicaments) apparaît comme le thème qui incite le plus les stagiaires à modifier leur comportement, avant les conséquences de l'usage de drogues sur la santé ou les tests de dépistage sur le lieu de travail.

Pour évaluer les résultats et coûts des politiques de prévention en matière d'alcool, la France a participé à un projet de l'OCDE, rassemblant 35 pays et visant à développer, au moyen d'un modèle mathématique élaboré, une plateforme intégrée d'aide à la décision. Les bases de données constituées à partir de données micro-économiques ont permis de mener des évaluations tant sanitaires (décès, maladies, répercussions familiales) qu'économiques (frais d'hospitalisation, perte salariale, etc.). Dans un rapport publié en mai 2021, l'OCDE présente une évaluation de l'impact sanitaire et économique de la consommation nocive d'alcool et des effets sanitaires et économiques de cinq politiques de lutte contre la consommation nocive d'alcool en France. Parmi elles, l'efficacité de la mise en place de contrôles routiers est soulignée. Son rapport coût-efficacité est le plus élevé et ses effets sur la diminution des accidents sont ré-affirmés.

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

- l'espérance de vie progresser d'une année au cours de la période 2020-2050 ;
- une économie de 2,8 milliards d'€ par an sur les dépenses de santé, soit 1,7 % du budget total consacré à la santé ;
- la participation au marché du travail et la productivité s'améliorer, permettant un gain de 10,6 milliards d'€ par an.

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

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

A cette fin, le projet « Analyse des conséquences de l'Alcool et des Stupéfiants en Sécurité Routière (Alcool et stupéfiants) », débuté en 2024 par le Cerema et la société Ergo-centre, vise à améliorer la connaissance sur l'alcool et les stupéfiants en analysant à la fois les données relatives aux accidents mortels en France et en Europe, ainsi que les données du permis à points.

Des actions de communication nationales et locales :

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

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

Ces campagnes se décomposent en deux volets :

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

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

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

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 17 juillet 2023

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

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

Enfin, l'objectif est aussi de renforcer le régime juridique applicable au dispositif « éthylotest antidémarrage préfectoral » afin de compléter le dispositif existant. Il y aura une interdiction à tout conducteur de conduire tout véhicule qui n'est pas équipé d'un EAD, alors qu'une décision préfectorale a été prise, suite à la constatation par les

forces de l'ordre d'une conduite sous l'empire d'un état alcoolique. L'objectif est de limiter le nombre de conducteurs prenant la route avec une alcoolémie excessive.

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

En matière d'alcool, l'engagement opérationnel ciblé, la diversité et la multiplication des équipements (éthylotests électroniques, éthylomètres fixes ou embarqués) ont permis en 2023 de réaliser 7,66 millions de dépistages, et de relever 123 308 infractions liées à l'alcoolémie au volant, dont 87 603 délits.

En matière de stupéfiants, depuis le décret n° 2016-1152 du 24 août 2016 et l'arrêté du 13 décembre 2016, la gendarmerie continue de mettre en place le prélèvement salivaire en lieu et place du prélèvement sanguin en juin 2017. Cette simplification procédurale permet désormais d'optimiser le temps passé en contrôle routier (le temps consacré auparavant aux prélèvements sanguins est à présent consacré au contrôle).

871 584 dépistages ont été effectués en 2023 et 108 827 infractions de conduite après usage de stupéfiants ont été relevées.

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

Au cours de l'année 2023, les effectifs de la sécurité publique ont réalisé **333 389 contrôles routiers**, contre 350 181 en 2022.

En Île-de-France, chaque mois, des opérations régionales de contrôles coordonnés dits « alcoolémie et stupéfiants » sont organisées en lien avec la préfecture de police de Paris (PP).

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

Les opérations de contrôle liées à l'alcoolémie et aux stupéfiants enregistrent, en 2023, une hausse respective de +0,25 % et +26,02 %. L'intensification de la lutte contre l'usage de stupéfiants au volant durant l'année écoulée s'observe également au niveau des dépistages réalisés, +14 % pour les stupéfiants alors que pour l'alcoolémie, ils sont en baisse de -5,12 %. Le nombre de dépistages positifs est, de fait, également en hausse de +14,53 % pour les stupéfiants et en baisse de -8,18 % pour l'alcoolémie.

Suite à ces opérations de contrôle effectuées par les services de police (SP, CRS et PP), 47 560 infractions d'alcoolémie (-8,6 % par rapport à 2022) et 32 766 infractions stupéfiants (+13,9 %) ont été relevées au cours de l'année 2023.

En aval des opérations de dépistage des stupéfiants, le service national de police scientifique a traité en 2022, 50 219 dossiers (+27,4 % / 2021 et -0,3 % / 2022), correspondant à environ 75 % de prélèvements salivaires et 25 % de prélèvements sanguins. Cette stabilisation de l'activité en 2023 s'explique par l'atteinte de la capacité analytique maximale des cinq laboratoires de police qui ont dû refuser des saisines. Sur les cinq premiers mois de l'année 2024, 21 216 dossiers ont été traités (+0,7 % par rapport à la même période en 2022 et -5,3 % en 2023).

Afin de lutter contre les conduites addictives et les phénomènes liés à la consommation de drogues, la police nationale déploie sur le terrain des policiers formateurs anti-drogues (PFAD) : 224 PFAD au sein de la sécurité publique et 45 policiers formations à la préfecture de police de Paris.

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

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

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

Les dispositions issues de la loi du 18 novembre 2016 ont été complétées par celles du décret n° 2017-198 du 16 février 2017 relatif à l'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un dispositif d'antidémarrage par éthylotest électronique. Une dépêche de la direction des affaires criminelles et des grâces (DACG) du 4 avril 2017 a rappelé cette nécessité de coordination forte entre l'ensemble des acteurs du dispositif et présenté l'ensemble des cadres procéduraux dans lesquels le recours au dispositif est possible, ainsi que ses caractéristiques techniques et ses finalités.

Par ailleurs, le dispositif de l'éthylotest antidémarrage médico-administratif, prévu par l'arrêté du 30 octobre 2016, permet de sécuriser la restitution du titre de conduite par l'autorité préfectorale. Il s'applique aux conducteurs ayant fait l'objet d'une mesure de suspension, d'annulation, ou invalidation de leur permis de conduire ou ayant bénéficié d'une mesure EAD alternative à une suspension. Les commissions médicales chargées d'évaluer l'aptitude médicale, situées dans le département de résidence du conducteur, sont compétentes pour rendre un avis d'aptitude temporaire à la conduite sous réserve que le conducteur s'engage à ne conduire que des véhicules équipés d'un EAD et à suivre un stage dans un établissement spécialisé en addictologie. Après une période d'expérimentation s'étant déroulée entre décembre 2016 et décembre 2018 dans les départements de la Drôme, de la Marne, du Nord et du Finistère, l'article 5 de l'arrêté du 30 octobre 2016 a généralisé ce dispositif à l'ensemble du territoire national au 1^{er} janvier 2019.

Afin d'assurer son extension en matière administrative et de renforcer davantage la prévention, le gouvernement a décidé lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018 de favoriser le recours à l'EAD en donnant à un conducteur contrôlé en état alcoolique, dont le permis pourrait être suspendu provisoirement par décision préfectorale, la possibilité de conduire un véhicule équipé d'un éthylotest antidémarrage.

Ce dispositif innovant constitue un nouvel outil mis à la disposition des préfets pour lutter contre les conduites addictives. Le décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière, introduisant cette mesure dans le Code de la route, a été publié au Journal officiel du 18 septembre 2018.

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

Le champ d'application des mesures de rétention et de suspension administratives du permis de conduire (articles L.224-1 et L. 224-2 du Code de la route) est étendu aux cas :

- D'accident mortel lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main ;

- D'accident corporel lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage ;
- D'infraction d'usage d'un téléphone tenu en main commise simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.

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

Dans le même sens, et pour faciliter la mise en œuvre des épreuves de vérification destinées à établir la preuve de l'état alcoolique ou l'usage de stupéfiants durant la conduite, le décret n° 2024-528 du 10 juin 2024 portant diverses dispositions en matière de sécurité et circulation routière a ouvert la possibilité de faire procéder aux prises de sang par des infirmiers.

L'article L. 224-2 du Code de la route est modifié pour porter de six mois à un an les durées maximales des suspensions administratives du permis de conduire à la suite d'une rétention de celui-ci, en cas d'accident mortel ou corporel, de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants et de refus de se soumettre aux épreuves de vérification

L'immobilisation et la mise en fourrière administrative, prévues à l'article L. 325-1-2 du Code de la route, sont rendues plus systématiques et désormais permises pour les délits de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou en état d'ivresse manifeste (L. 234-1 et L. 234-12 du Code de la route) ou après usage de stupéfiant (L. 235-1 du Code de la route) sans exigence d'un état de récidive comme auparavant. Il en est désormais de même pour l'infraction de refus de se soumettre aux vérifications permettant d'établir l'imprégnation alcoolique ou l'usage de stupéfiants (L. 234-8 et L. 235-3 du Code de la route).

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

Par ailleurs, l'article L.130-11 du Code de la route permet désormais à l'autorité administrative d'interdire pendant une durée limitée et dans un périmètre circonscrit, la rediffusion électronique des messages permettant de localiser les contrôles. L'article L.130-12 sanctionne d'une peine de 2 ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le fait pour un exploitant de tels services d'enfreindre une telle interdiction.

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

S'agissant de la problématique du CBD, laquelle a donné lieu à plusieurs arrêts de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) et des hautes juridictions françaises, la Cour de cassation a rappelé, à l'occasion d'un arrêt rendu le 21 juin 2023, que l'autorisation de commercialiser certains dérivés du cannabis, même à faible teneur en delta 9 tétrahydrocannabinol, substance elle-même classée comme stupéfiant, est sans incidence sur l'incrimination de

conduite après usage de stupéfiants, cette infraction étant constituée s'il est établi que le prévenu a conduit un véhicule après avoir fait usage d'une substance classée comme stupéfiant, peu important la dose absorbée.

La circulaire du 20 juillet 2023 de politique pénale en matière routière rappelle enfin, dans le prolongement des annonces de la Première ministre lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 17 juillet 2023, l'importance de maintenir un haut niveau d'engagement en matière de lutte contre la consommation d'alcool et l'usage de produits stupéfiants au volant, ces derniers constituant encore à ce jour deux des trois principales causes d'accidentologie. Les parquets généraux et les parquets sont ainsi invités à mettre en œuvre une réponse pénale rapide et ferme mobilisant des peines restrictives ou limitatives des droits à la conduite.

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

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

Le programme 204 finance ainsi des actions en faveur de la prévention et de la prise en charge des addictions pour soutenir les associations têtes de réseau qui interviennent dans le champ des addictions liées, notamment, à l'alcool et aux drogues illicites. 2 sociétés savantes et 1 association sont ainsi subventionnées dans ce cadre, pour conduire des actions de prévention, notamment auprès des jeunes et des actions d'accompagnement, en direction d'usagers dans une démarche d'arrêt ou de réduction de leurs consommations. Depuis 2023, l'association d'entraide tête de réseau est financée désormais dans le cadre du fonds de lutte contre les addictions (FLCA) et non plus sur le programme 204.

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

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

INDICATEUR P152-2215-2215

Accidentologie, infractions et dépistages liés à l'alcoolémie

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2022 Réalisation	2023 Réalisation	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Nombre d'accidents mortels liés à l'alcoolémie	Nb	529	493	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre d'infractions routières liées à l'alcoolémie	Nb	131 530	130 832	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre de dépistages d'alcoolémie réalisés	Nb	7 431 976	7 662 261	En hausse	En hausse	En hausse	En hausse

Précisions méthodologiques

Périmètre

National (métropole, outre-mer).

Mode de calcul

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

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

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

Source des données

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN).

JUSTIFICATION DES CIBLES

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

La gendarmerie nationale :

- mène et soutient des actions de prévention liées aux dangers de la conduite après consommation d'alcool ;
- maintient un niveau élevé de dépistages de l'alcoolémie en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risques. Des opérations de sécurité routière sont ainsi menées dans les zones accidentogènes, en fonction des pics de fréquentation, autour des établissements de nuit, des zones touristiques, et des périodes de fête en fonction des analyses réalisées au niveau local par les commandants d'unité.

INDICATEUR P152-2215-2216

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2022 Réalisation	2023 Réalisation	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Nombre d'accidents mortels impliquant l'usage de stupéfiants	Nb	78	62	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre d'infractions de conduite sous influence de produits stupéfiants	Nb	103 305	116 295	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre de dépistages de stupéfiants réalisés	Nb	673 226	871 584	En hausse	En hausse	En hausse	En hausse

Précisions méthodologiques

Périmètre

National (métropole, outre-mer).

Mode de calcul

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

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

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

Source des données

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN).

JUSTIFICATION DES CIBLES

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

La gendarmerie nationale :

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

INDICATEUR P176-2197-17341

Accidentologie, infractions et dépistages liés à l'alcoolémie

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2022 Réalisation	2023 Réalisation	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Nombre d'accidents mortels liés à l'alcoolémie	Nb	95	85	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre d'infractions routières liées à l'alcoolémie	Nb	51 507	44 876	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre de dépistages d'alcoolémie réalisés	Nb	469 824	462 019	En hausse	En hausse	En hausse	En hausse

Précisions méthodologiques

Source des données : DNSP, PP et DCCRS

Mode de calcul : Somme au 31/12/N

JUSTIFICATION DES CIBLES

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

INDICATEUR P176-2197-17342

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2022 Réalisation	2023 Réalisation	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Nombre d'accidents mortels impliquant l'usage de stupéfiants	Nb	65	52	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre d'infractions de conduite sous influence de produits stupéfiants	Nb	28 755	28 744	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre de dépistages de stupéfiant réalisés	Nb	103 101	89 326	En hausse	En hausse	En hausse	En hausse

Précisions méthodologiques

Source des données : DNSP, PP et DCCRS

Mode de calcul : Somme au 31/12/N

JUSTIFICATION DES CIBLES

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

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

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

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

OBJECTIF DPT-2854

Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque

Programme 107 : Administration pénitentiaire

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 166 : Justice judiciaire

Programme 207 : Sécurité et éducation routière

Les principales causes d'accidents mortels demeurent la vitesse et les conduites addictives (alcool et stupéfiants), suivies du non-respect des règles de priorité, de l'inattention et du défaut de port des équipements de sécurité (ceinture ou casque). Les accidents occasionnés par l'endormissement ou un défaut d'attention du conducteur (téléphone portable, GPS, DVD portable, etc.) sont également régulièrement constatés (325 761 infractions relevées en 2022).

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

- l'extension du nombre des infractions pouvant être constatées sans interception en bord de route, par l'intermédiaire de la vidéoverbalisation. Depuis le 31 décembre 2016, 7 catégories d'infractions supplémentaires peuvent être constatées au moyen de ce dispositif : le défaut du port de la ceinture de sécurité, l'usage du téléphone portable tenu en main, la circulation, l'arrêt et le stationnement sur les bandes d'arrêt d'urgence, le chevauchement des lignes continues, le non-respect des règles de dépassement, le non-respect des « sas-vélos » et le défaut de port du casque à deux-roues motorisé. Le délit de défaut d'assurance s'est ajouté à cette liste, le 31 décembre 2018 ;
- les engins de déplacement personnels motorisés avec l'interdiction de circuler sur le trottoir (décret du 23 octobre 2019) et l'amélioration de la sécurité des conducteurs au travers de l'arrêté du 24 juin 2020 relatif à l'éclairage et de l'arrêté du 22 juillet 2020 relatif à l'avertisseur sonore et au système de freinage de ces engins ;
- la définition des modalités de l'obligation d'équipement des véhicules en période hivernale dans les massifs montagneux, prévue par la loi « Montagne » (décret du 16 octobre 2020 et arrêté du 23 juin 2021).

Aux termes de l'article R. 412-6-1 du code de la route, l'usage d'un téléphone tenu en main et le port à l'oreille, par le conducteur d'un véhicule en circulation, de tout dispositif susceptible d'émettre du son, (à l'exception des appareils électroniques correcteurs de surdité) est punie d'une amende de quatrième classe et d'un retrait de trois points sur le permis de conduire.

Selon l'Université Gustave Eiffel et l'Inserm2, un accident corporel sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant. Téléphoner avec ou sans kit mains libres conduit au même niveau de risque, de par la composante cognitive et auditive de l'action. En 2022, 528 213 infractions (430 426 en 2021) ont concerné l'utilisation du téléphone/oreillette au volant.

Depuis le 31 décembre 2016, l'usage du téléphone tenu en main est inclus dans le champ des infractions pouvant être constatées sans interception, c'est-à-dire par le biais de la vidéo-verbalisation et à terme par celui des radars. Afin de permettre la mise en œuvre de la mesure n° 13 décidée lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018 (« *Mieux faire respecter l'interdiction de la tenue en main du téléphone pendant la conduite* »), l'article 98 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a étendu le champ d'application des mesures de rétention et de suspension du permis de conduire aux cas :

- d'accident mortel lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main. Cette suspension peut être prononcée pour une durée maximale d'un an ;
- d'accident corporel lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage. Cette suspension peut être prononcée pour une durée maximale d'un an ;
- d'infraction d'usage d'un téléphone tenu en main commise simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État (décret n° 2020-605 du 18 mai 2020 portant diverses dispositions en matière de sécurité : nouvel article R. 224-19-1 du code de la route). Cette suspension peut être prononcée pour une durée maximale de six mois.

A noter que le décret n° 2020-605 précité a également introduit une peine complémentaire de suspension du permis de conduire à l'article R. 412-6-1 du code de la route pour que la suspension prévue à l'article L. 224-7 du même code soit applicable à l'infraction « téléphone » commise seule. Cette suspension peut être prononcée pour une durée maximale de six mois.

Le Comité interministériel à la sécurité routière (CISR) du 17 juillet 2023 a adopté plusieurs mesures visant notamment à mieux « *Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes* », objet de l'axe 3 (mesures 8 à 15 sachant que la mesure 10 crée une qualification d'homicide routier), mais aussi à « *Lutter contre les comportements les plus dangereux* », objet de l'axe 5 (mesures 22 à 29). Certaines de ces mesures étaient portées par la proposition de loi créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière, mais la dissolution de l'Assemblée Nationale prononcée par le président de la République a suspendu la procédure au stade de la 2^e lecture. Aucune disposition législative d'application de ce CISR n'est pour le moment entrée en vigueur.

En revanche, la mesure 25 relative au petits excès de vitesse, évoquée ci-après a été mise en œuvre par le décret n° 2023-1150 du 6 décembre 2023 portant suppression de la réduction d'un point du permis de conduire pour les excès de vitesse inférieurs à 5 kilomètres par heure et est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

a) S'agissant de l'homicide routier (mesure 10 du CISR)

Afin de mieux prendre en compte les victimes, il était prévu de créer une qualification d'homicide routier et de blessures routières. La proposition de loi précitée créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière, dont l'examen par le parlement est suspendu, prévoyait la création d'un homicide routier en lieu et place de l'actuel « *homicide involontaire commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur* » de l'article 221-6-1 du code pénal, que les faits soient aggravés ou non.

Il était également proposé que les blessures involontaires occasionnées par le conducteur prévues aux articles 222-19-1 et 222-20-1 soient renommées « *blessures routières* ».

b) S'agissant de la lutte contre les comportements les plus dangereux

Figurent notamment parmi ces mesures :

- renforcer la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants et prévenir sa récurrence (mesure 22) ;
- renforcer le régime juridique applicable au dispositif « *éthylotest antidémarrage préfectoral* » et améliorer l'articulation entre mesures administratives et judiciaires restrictives du droit de conduire (mesure 23) ;

- la délictualisation de la contravention de grand excès de vitesse (mesure 24) : afin de lutter contre la recrudescence des grands excès de vitesse, la mesure 24 du CISR du 17 juillet 2023 prévoit que l'infraction d'excès de vitesse au moins égal à 50 km/h – actuellement punie de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe – soit délictualisée dès la première commission et non plus en cas de récidive. La proposition de loi créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière, dont l'examen par le parlement est suspendu, prévoyait ainsi de modifier l'article L. 413-1 du code de la route. En effet, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) estime que 70 845 excès de vitesse d'au moins 50 km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisées ont été constatées en 2022 contre 64 426 en 2021 ;
- assouplir les sanctions administratives des petits excès de vitesse (mesure 25) : depuis l'entrée en vigueur du décret n° 2023-1150 du 6 décembre 2023 portant suppression de la réduction d'un point du permis de conduire pour les excès de vitesse inférieurs à 5 kilomètres par heure, le 1^{er} janvier 2024, le retrait de 1 point appliqué au permis de conduire pour les excès de vitesse inférieur à 5 km/h par rapport à la vitesse maximale autorisée a été supprimé. Les contraventions sont en revanche maintenues :
 - une contravention de 3^e classe lorsque l'excès de vitesse inférieur à 5 km/h par rapport à la VMA est commis sur une route où la VMA est supérieure à 50 km/h ;
 - une contravention de 4^e classe lorsque l'excès de vitesse inférieur à 5 km/h par rapport à la VMA est commis sur une route où la VMA est inférieure ou égale à 50 km/h.
- créer un délit de désignation frauduleuse du conducteur du véhicule ayant commis une infraction (mesure 26) ;
- imposer la consignation lors de la désignation d'un titulaire de permis de conduire étranger (mesure 27) ;
- mieux sanctionner la récidive de conduite sans permis (mesure 28) ;
- porter à douze mois la durée de remise du permis de conduire entre les mains du procureur de la République en cas d'orientation en une composition pénale (mesure 29).

La répression des comportements générateurs d'accidents constitue un des principaux modes d'action de la gendarmerie (**programme 152**) pour lutter contre la mortalité routière. Les principales causes d'accidents mortels demeurent la vitesse et les conduites addictives (alcool et stupéfiants), suivies de l'inattention et du non-respect des règles de priorité. Les accidents occasionnés par l'endormissement ou l'utilisation par les conducteurs de distracteurs (appareils à écran tels que téléphones portables, lecteurs DVD, ordinateurs portables, etc.) sont également régulièrement constatés (359 066 infractions relevées en 2023).

Pour lutter contre la mortalité routière, un des principaux modes d'action de la gendarmerie est la répression de ces comportements générateurs d'accidents (les infractions graves génératrices d'accidents — IGGA — relevées représentent 53,3 % du total des infractions routières relevées). Elle se matérialise, notamment, par des contrôles ciblés pendant les périodes et dans les zones les plus sensibles.

En matière de lutte contre les vitesses excessives, la mobilisation de moyens spécifiques (cinémomètres laser et véhicules équipés de dispositifs de « contrôle sanction automatisé ») a permis en 2023 de relever 935 504 infractions à la vitesse dont plus de 520 000 avec interception immédiate (permettant ainsi de faire immédiatement cesser l'infraction, d'identifier le contrevenant et de le verbaliser).

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

Les services de sécurité publique ont constaté 124 534 infractions à la vitesse (hors contrôles de vitesse au moyen d'équipement (CSA)) en 2023, soit une diminution de 9 %.

Pour mener ces opérations de contrôle, les services territoriaux de la direction de la sécurité publique disposaient, en 2023, d'un parc de radars embarqués de 152 équipements : 116 équipements de terrain embarqués débarquables (ETED) et 36 équipements de terrain mobiles (ETM). L'activité de contrôle de la vitesse au moyen de ces équipements est relativement stable en 2023 par rapport à 2022. En effet, l'activité par équipement est en hausse de +0,7 %. En revanche, le nombre d'avis de contravention émis pour un équipement est en hausse de +42,9 %.

Cette hausse s'explique par une baisse du nombre d'infractions rejetées, due à un meilleur usage des équipements par les effectifs.

Dans l'agglomération parisienne, 1 289 opérations de contrôle de vitesse hors CSA (2 004 en 2022) ont été menées et 1 833 451 infractions relevées, dont 73 451 par contrôle de sanction automatisé (CSA) fixe. À ce constat, s'ajoute également l'activité des unités autoroutières (CRS-AA) en recul par rapport à 2022. Les infractions à la vitesse avec interception des véhicules s'élèvent à 27 446 en 2023 contre 49 513 en 2022, soit une baisse de -44,6 %. En dépit de cette réduction, la mobilisation des unités reste importante.

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

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

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

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

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

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

En 2025, l'intégralité du territoire de l'hexagone, à l'exception de l'Île-de-France sera couvert par ce dispositif.

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

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

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

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

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

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

Dans l'exercice de ses missions, l'administration pénitentiaire a mis en place plusieurs dispositifs de prise en charge des personnes placées sous main de justice (PPSMJ) et des auteurs d'infractions routières, soit liés à des obligations légales – peine de stage et travail d'intérêt général (TIG) – soit à l'initiative de l'administration pénitentiaire dans le cadre des dispositifs de prise en charge collective. Ces dispositifs ont pour finalité soit de sensibiliser les PPSMJ condamnées pour des délits routiers aux risques liés à ces infractions, soit de favoriser leur réinsertion au travers du recouvrement ou de la préservation de leur mobilité.

- Les stages de sensibilisation à la sécurité routière

En vue d'apporter une réponse pénale adaptée aux infractions routières, le législateur a consacré une nouvelle sanction sous la forme d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière (article 131-5-1 du Code pénal). Ces stages peuvent constituer une peine à part entière, une obligation prononcée dans le cadre de mesures probatoires (sursis probatoire - SP - ou ajournement avec mise à l'épreuve - AME) ou constituer une modalité d'exécution de la peine de travail d'intérêt général (TIG). Ils peuvent également être proposés aux personnes bénéficiant d'une mesure d'aménagement de peine (détention à domicile sous surveillance électronique – DDSE, libération conditionnelle - LC, semi-liberté - SL, placement à l'extérieur - PE).

L'objectif de ces stages est de sensibiliser les PPSMJ aux règles de la sécurité routière. Ils sont principalement organisés en milieu ouvert et associent des partenaires institutionnels (parquets, services de police ou de gendarmerie, services de sécurité civile, etc.), ainsi que des partenaires associatifs ou des auto-écoles.

Le service pénitentiaire d'insertion et de probation (SPIP) assure essentiellement, dans ce cadre, un rôle de pilotage et de conception de l'action. Il comprend notamment l'intervention des forces de gendarmerie, des études de cas d'accidents, une sensibilisation sur les consommations de produits et les conduites à risques.

En 2023, selon le recensement effectué, il y a eu 125 stages sécurité routière dont 42 organisés via le label qualité. Un total de 1 052 participants est recensé, participation qui reste stable par rapport aux années précédentes.

Depuis 2023, l'administration pénitentiaire s'est engagée dans un objectif de développement des actions collectives à destination des PPSMJ au travers de l'expérimentation d'un « label qualité » délivré par les SPIP sur la base d'un cahier des charges national et qui vise à renforcer la structuration du partenariat associatif sous pilotage et contrôle du SPIP.

Le périmètre de l'expérimentation concerne, outre des actions relatives à l'insertion sociale, les 8 stages post-sententiels prévus à l'article 131-5-1 du Code pénal, dont le stage de sensibilisation à la sécurité routière. Concernant ce dernier, **sur les 34 SPIP actuellement expérimentateurs**, 20 SPIP ont choisi de confier à une association prestataire, sous pilotage, des stages de prévention routière.

Les programmes de prévention de la récidive (PPR)

Le PPR consiste à réunir un groupe d'une dizaine de personnes condamnées présentant une problématique commune liée au type de délit commis. Les participants réfléchissent aux conséquences de leur conduite aux fins d'adapter leur comportement aux règles de vie en société. La délinquance routière constitue une thématique de PPR choisie localement par les SPIP après évaluation des besoins de son public. La dynamique reste à relancer depuis la crise sanitaire.

Formation au Code de la route ou à la conduite

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

« Bonne pratique » identifiée et valorisée par l'administration pénitentiaire

** Mise en place d'une activité d'apprentissage et de passage du Code de la route en zone scolaire au centre pénitentiaire (CP) d'Orléans Saran.*

Dans le cadre de l'enseignement en milieu pénitentiaire, l'éducation à la sécurité routière prend son sens, dès lors qu'elle est incluse dans le parcours de formation de la personne détenue. Elle contribue à l'apprentissage des compétences de base (maîtrise de la langue française, raisonnement et mathématiques, citoyenneté, rapport à autrui et à l'environnement), particulièrement pour les personnes en situation d'illettrisme et/ou rencontrant des difficultés de raisonnement et de compréhension.

L'activité mise en œuvre au CP d'Orléans Saran est assurée par le responsable local d'enseignement du suivi de l'action menée (réfèrent code de la route), en coordination avec le SPIP et l'établissement pénitentiaire.

INDICATEUR P751-3464-4147

Évolution des vitesses moyennes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2022 Réalisation	2023 Réalisation	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Évolution des vitesses moyennes	km/h	77	76,1	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

Précisions méthodologiques

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

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

INDICATEUR P751-3464-10193

Disponibilité des radars

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2022 Réalisation	2023 Réalisation	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Taux de disponibilité des radars	%	87,27	90,59	93	93	93	93

Précisions méthodologiques

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2023 et 2024 le taux moyen de disponibilité des radars a été et sera inférieur à la prévision initiale de 93 % en raison respectivement de la vague de vandalisme liée à la réforme des retraites pour 2023 et à la vague de vandalisme générée par le mouvement des agricultures début 2024. Néanmoins, les réparations opérées et le renouvellement des radars laissent augurer un retour à la cible nominale de 93 % à court terme.

Pour 2025 et les années suivantes, la cible de disponibilité des radars reste fixée à 93 %.

INDICATEUR P751-3464-4148

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2022 Réalisation	2023 Réalisation	2024 (Cible)	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)
Pourcentage relatif aux seules immatriculations françaises	%	72,6	75,3	75	75	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	69,5	67,5	75	70	70	70

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul :

Indicateur 1.2.1. « Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises » :

- au numérateur : nombre d'avis de contravention envoyés par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé en France.
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant des véhicules reconnus avec une plaque d'immatriculation française, auquel s'ajoute une estimation des plaques françaises parmi les plaques non reconnues et auquel on retire les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec recatégorisation poids lourds – véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque française et estimés avec une plaque française parmi les plaques non reconnues.

Indicateur 1.2.2. « Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères » :

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2023, le centre national de traitement (CNT) en matière de contrôle automatisé a connu une activité soutenue en dépit d'une légère baisse de dossiers d'infraction émis. L'évolution de l'activité s'est traduite comme suit :

- -3,7 % de dossiers d'infraction (DIF) émis (24,6 millions en 2023) par rapport à 2022 ;
- +1,8 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés (16,8 millions en 2023) par rapport à 2022.

Le ratio avis de contravention/dossiers d'infraction (ACO/DIF) pour les immatriculations françaises est de 75,3 % en 2023, soit une hausse de 2,7 points par rapport à 2022 (72,6 %) et est conforme à la cible de 75 %.

S'agissant du ratio ACO/DIF pour les immatriculations étrangères, il est en baisse de 2 points par rapport à 2022 (67,5 % au lieu de 69,5 %). Cette baisse s'explique par des dysfonctionnements techniques dans les échanges avec plusieurs pays partenaires (données manquantes) qui sont à présent résolus. Les infractions n'ayant pu être traitées en 2023 seront reprises en 2024. La cible de ce sous-indicateur est revue à 70 % à compter de 2025.

OBJECTIF DPT-127

Sanctionner les infractions au code de la route

Programme 207 : Sécurité et éducation routière

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

Programme 354 : Administration territoriale de l'État

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

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

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

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

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

Le parc de radars automatiques sera constitué à la fin de l'année 2024 d'environ 4 600 équipements.

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

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

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

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

Opérateur du ministère de l'intérieur financé à la fois sur le programme 753 « **Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers** » et le programme 751 « **Structures et dispositifs de sécurité routière** », l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTA) a pour principale mission le traitement automatisé des infractions faisant l'objet d'une amende forfaitaire. L'infraction étant constatée soit par radar automatique soit par les forces de l'ordre via leur terminal mobile. Depuis 2018, elle traite également les forfaits de post-stationnement des collectivités locales et les premières amendes délictuelles forfaitisées.

En 2023, le centre national de traitement (CNT) en matière de contrôle automatisé des infractions au code de la route a connu une activité soutenue en dépit d'une légère baisse de dossiers d'infraction émis. L'évolution de l'activité s'est traduite comme suit :

- -3,7 % de dossiers d'infraction (DIF) émis (24,6 millions en 2023) par rapport à 2022 ;
- +1,8 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés (16,8 millions en 2023) par rapport à 2022.

Le ratio avis de contravention/dossiers d'infraction (ACO/DIF) pour les immatriculations françaises est de 75,3 % en 2023, soit une hausse de 2,7 points par rapport à 2022 (72,6 %) et est conforme à la cible de 75 %.

S'agissant du ratio ACO/DIF pour les immatriculations étrangères, il est en baisse de 2 points par rapport à 2022 (67,5 % au lieu de 69,5 %). Cette baisse s'explique par des dysfonctionnements techniques dans les échanges avec plusieurs pays partenaires (données manquantes) qui sont à présent résolus. Les infractions n'ayant pu être traitées en 2023 sont reprises en 2024. La cible de ce sous-indicateur est revue à 70 % à compter de 2025.

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

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

édité et envoyé automatiquement par courrier au domicile du contrevenant et, depuis novembre 2018, aux personnes mises en cause pour des délits pouvant faire l'objet d'une procédure d'amende forfaitaire.

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

Le déploiement du procès-verbal électronique a été intégralement réalisé pour l'ensemble des services de l'État (police et gendarmerie nationales) depuis juin 2012. Dans le cadre d'une convention pluriannuelle de partenariat 2017/2020, les outils de verbalisation des forces de l'ordre ont été remplacés par des équipements plus performants dans le cadre du projet NEO (Nouvel Équipement Opérationnel) visant à mettre à disposition des policiers et des gendarmes des terminaux connectés (smartphones et tablettes) pour accéder aux applications métiers et aux fichiers de la sécurité intérieure. Ces terminaux multi applicatifs intègrent le logiciel PVe.

Le déploiement du dispositif PVe s'effectue également auprès des collectivités territoriales volontaires. Fin 2023, 4 700 communes utilisaient ainsi une solution de verbalisation électronique, dont la quasi-totalité des villes de plus de 50 000 habitants. En 2023, les communes équipées du PVe ont généré 7,9 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux contre 7,8 millions en 2022.

13,4 millions d'ACO initiaux PVe – y compris les ACO de non désignations mais hors délits forfaitisés - ont été envoyés en 2023 (forces de sécurité intérieure, collectivités territoriales et autres services), chiffre stable par rapport à 2022.

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

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

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

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

La procédure de conventionnement a été ouverte sur le site internet de l'ANTAI en 2017 pour une mise en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2018. Les conventions ont été signées pour une durée de trois ans maximum. Depuis, deux cycles de conventionnement se sont déroulés, un premier cycle couvrant la période 2021-2023 puis le cycle en cours pour la période 2024-2026.

A fin juin 2024, 622 collectivités avaient renouvelé la convention passée avec l'ANTAI (613 « cycle complet » dont 24 ont mis en place le FPS minoré avec l'ANTAI et 9 en « cycle partiel »).

A ce titre, l'Agence a envoyé plus de 13,6 millions d'avis de paiement de FPS en 2023, chiffre en hausse de 6,6 % par rapport à 2022 qui s'explique par la mise en place du tarif minoré par huit nouvelles collectivités en 2023 mais aussi par la mise en place du stationnement payant pour les deux-roues motorisés (hors deux roues électriques) dans certaines communes importantes, notamment à Paris depuis septembre 2022 ainsi que par une augmentation de recours aux véhicules équipés d'un système LAPI (lecteur automatique de plaque d'immatriculation) par les collectivités.

Par ailleurs, dans le cadre de la loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle, l'ANTAI a désormais pour mission de traiter les contraventions pour non-désignation des conducteurs par les personnes morales ainsi que les nouveaux délits forfaitisés. Ainsi, depuis novembre 2018, l'ANTAI met en œuvre la

procédure de forfaitisation des délits pour trois infractions routières : conduite sans assurance, conduite sans permis ou avec un permis ne correspondant pas à la catégorie du véhicule.

Le **programme 354 « Administration territoriale de l'État »** participe au financement du service du permis de conduire en dédiant une partie des effectifs des préfectures à la gestion de ce titre. L'instruction des dossiers de droits à conduire est effectuée dans un des 23 centres d'expertise et de ressources titres (19 CERT en métropole, 3 en Outre-mer, 1 à la Préfecture de police de Paris qui ne relève pas du programme 354). La fabrication des titres relève de la compétence de l'ANTS qui a en charge le contrôle de la production et de la sécurisation des titres effectuées par l'Imprimerie nationale.

Les missions de proximité restent assurées par chaque préfecture. Le programme 354 porte également les crédits de fonctionnement courant ainsi que les crédits immobiliers des personnels de la sécurité routière en poste dans les services déconcentrés.

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

Présentation des crédits par programme

PROGRAMME**P107 – Administration pénitentiaire***Mission : Justice**Responsable du programme : Sébastien CAUWEL, Directeur de l'administration pénitentiaire*

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
107 – Administration pénitentiaire						

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

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

En 2024, le budget annuel s'élève à 5 milliards d'euros, dont près de 1,7 milliards de crédits hors dépenses de personnel regroupé au sein du programme 107. Au 1^{er} janvier 2024, la DAP compte 43 746 agents.

Outre l'administration centrale, 185 établissements pénitentiaires et 103 services pénitentiaires d'insertion et de probation constituent les services déconcentrés, répartis en dix directions interrégionales, la DAP elle compte également deux services à compétence nationale (service national du renseignement pénitentiaire - SNRP - et l'agence du travail d'intérêt général et de l'insertion professionnelle - ATIGIP, ainsi qu'une école de formation - ENAP). Au 1^{er} janvier 2024, l'administration pénitentiaire a en charge 268 009 personnes, dont 176 362 en milieu ouvert et 91 647 sous écrou (75 897 personnes détenues et 15 750 écroués sous placement ou surveillance électronique).

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

Mission : Travail, emploi et administration des ministères sociaux

Responsable du programme : Pierre RAMAIN, Directeur général du travail

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
111 – Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail						

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

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

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

- au conseil supérieur de l'éducation routière (CSER) ;
- au conseil national de sécurité routière (CNSR) notamment au sein de la commission « Santé comportement pour une mobilité responsable ».

Il participe également aux initiatives conduites par le comité interministériel de sécurité routière (CISR), dont le dernier s'est réuni le 17 juillet 2023.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

PROGRAMME**P140 – Enseignement scolaire public du premier degré***Mission : Enseignement scolaire**Responsable du programme : Caroline PASCAL, Directrice générale de l'enseignement scolaire*

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
140 – Enseignement scolaire public du premier degré	66 511 549	66 511 549	69 245 387	69 245 387	70 937 816	70 937 816

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

L'éducation à la sécurité routière (ESR) s'inscrit dans l'ensemble des enseignements disciplinaires de l'école dont les programmes ont été publiés dans le BO n° 25 du 24 juin 2021, relatif à l'école maternelle (cycle 1), et dans le BO n° 31 du 30 juillet 2020 relatif au cycle des apprentissages fondamentaux (cycle 2) et au cycle de consolidation (cycle 3).

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

PROGRAMME**P141 – Enseignement scolaire public du second degré***Mission : Enseignement scolaire**Responsable du programme : Caroline PASCAL, Directrice générale de l'enseignement scolaire*

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
141 – Enseignement scolaire public du second degré	75 117 390	75 117 390	74 221 345	74 221 345	76 348 396	76 348 396

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

Les crédits déployés visent à amener les élèves au niveau de compétences attendues en fin de formation initiale ainsi qu'à l'obtention des diplômes correspondants. L'enseignement secondaire est structuré en deux cycles complémentaires dispensés dans des établissements publics locaux d'enseignement (EPL) distincts : le premier cycle relève du collège, le second cycle relève du lycée.

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS à LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

PROGRAMME**P152 – Gendarmerie nationale***Mission : Sécurité**Responsable du programme : Général de corps d'armée André PETILLOT, Major général de la gendarmerie nationale*

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 – Ordre et sécurité publics						
02 – Sécurité routière	778 240 585	778 240 585	815 062 202	815 062 202	810 443 750	810 733 750
03 – Missions de police judiciaire et concours à la justice						
04 – Commandement, ressources humaines et logistique	183 668 189	158 020 935	203 474 491	141 770 279	219 483 149	180 161 334
05 – Exercice des missions militaires						
Total	961 908 774	936 261 520	1 018 536 693	956 832 481	1 029 926 899	990 895 084

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 152 relève du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de la gendarmerie nationale.

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

L'action de la gendarmerie nationale a pour objet principal d'assurer la paix et la sécurité publique de manière permanente sur près de 96 % du territoire national, soit l'essentiel des axes routiers (plus de 900 000 km de voies). Elle consacre ainsi près de 8 % de son activité totale à des missions de sécurité routière.

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

Pour atteindre cet objectif, la gendarmerie nationale mène en permanence des actions qui visent à prévenir, dissuader et réprimer les infractions les plus accidentogènes, liées notamment à la vitesse, à l'alcool et aux stupéfiants. Elle s'appuie sur ses compétences et son expertise, mais également sur son maillage territorial et sa mission de surveillance, de contrôle et de gestion des flux, ce qui se traduit par une présence importante sur le réseau autoroutier. Cette présence est renforcée sur le réseau secondaire, plus meurtrier.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

La valorisation financière est réalisée en coûts moyens complets sur la base des effectifs agissant en faveur de la politique transversale. Ils sont obtenus à partir des dépenses de personnel définies par l'exécution 2023, la LFI 2024 et le PLF 2025.

Les ETPT correspondent principalement à :

- des effectifs des unités spécialisées de sécurité routière relevant des escadrons départementaux de sécurité routière (EDSR).

- l'activité consacrée à la sécurité routière des effectifs assurant des missions polyvalentes au sein des brigades territoriales.

PROGRAMME

P159 – Expertise, information géographique et météorologie

Mission : Écologie, développement et mobilité durables

Responsable du programme : Brice HUET, Commissaire général au développement durable

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
10 – Gouvernance, évaluation, études et prospective en matière de développement durable						
11 – Etudes et expertise en matière de développement durable	13 600 000	13 600 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000
12 – Information géographique et cartographique						
13 – Météorologie						
Total	13 600 000	13 600 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le programme 159 ne porte pas de crédits spécifiques destinés à la politique de sécurité routière, mais il contribue à cette politique transversale par le biais du CEREMA, partenaire de la délégation à la sécurité routière (DSR). La nature et le détail des dépenses faites par le CEREMA sont présentés dans l'objectif 6 « Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport ».

PROGRAMME**P166 – Justice judiciaire***Mission : Justice**Responsable du programme : Roland de Lesquen, Directeur adjoint des services judiciaires*

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
166 – Justice judiciaire	137 090 546	137 090 546	140 503 060	140 503 060	141 794 001	141 794 001

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

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

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits consacrés à la politique transversale, tant en dépenses de personnel qu'en dépenses de fonctionnement courant, sont évalués au regard des effectifs de fonctionnaires et de magistrats concourant à cette politique.

Les effectifs de magistrats sont calculés en fonction de la part estimée du contentieux routier dans l'activité de chaque service juridictionnel (parquet, instruction, juridiction de jugement). Les effectifs du greffe sont évalués à partir du ratio greffe/magistrat par pôle d'activité (parquet, instruction, jugement des tribunaux judiciaires – TJ - et cours d'appel, application des peines).

Par exemple, ce ratio est de 1,90 en exécuté 2023 et de 1,93 en prévision 2024-2025 pour le parquet, le siège des tribunaux judiciaires et la cour d'appel. Il ne prend pas en compte les agents des conseils des prud'hommes et des services administratifs régionaux qui ne traitent pas du contentieux routier.

Pour 2023, 2 091 magistrats et fonctionnaires ont concouru à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière. Les moyens en personnels prévus en loi de finance initiale (LFI) sont de 2 151 ETPT, effectifs en hausse de 59 ETPT par rapport à l'exécuté 2023. La prévision annuelle au PLF 2024 fait état de 2 095 ETPT.

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

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

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

Au global, il est constaté une hausse de +2,5 % des dépenses consacrées à la politique transversale entre 2023 et 2024, tant sur les moyens obtenus en titre 2 qu'au titre du fonctionnement courant.

PROGRAMME

P174 – Énergie, climat et après-mines

Mission : Écologie, développement et mobilité durables

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

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
174 – Énergie, climat et après-mines	8 353 581	6 402 690	5 080 000	5 080 000	7 980 000	8 080 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

Les crédits portés par le programme « Énergie, climat et après-mines » concourent au financement de trois objectifs principaux :

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

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

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

Volet Études véhicules

Le ministère finance les études et recherches réalisées par l'Union technique de l'automobile et du cycle (UTAC) et par différents laboratoires d'essais, dans les domaines de la sécurité des véhicules et de leurs équipements, des émissions de gaz polluants, des émissions de gaz à effet de serre et de l'efficacité énergétique des véhicules. Ces travaux sont indispensables au ministère pour satisfaire aux obligations communautaires et participer à l'évolution des réglementations nationale, européenne et internationale. En 2024, ces travaux ont porté de manière plus spécifique sur le traitement des évolutions technologiques des véhicules ayant un impact sur la sécurité et sur l'environnement et cela notamment en lien avec l'entrée en vigueur en juillet 2022 du règlement dit GSR II sur la sécurité générale des véhicules à moteur et celle des usagers,

Volet surveillance des marchés des véhicules et des moteurs

La surveillance du marché des véhicules est pilotée par un service à compétence nationale (le SSMVM) rattaché à la DGEC et dont la mission est de procéder aux contrôles nécessaires pour vérifier la conformité des véhicules à moteur (sécurité active, sécurité passive et pollution) avec les réglementations nationales et européennes.

Le SSMVM définit un plan de contrôle annuel, ce service est chargé de recevoir et d'instruire les plaintes. Il pilote les opérations de prélèvements des véhicules et de pièces détachées ainsi que les essais de conformité de ces matériels. Il propose des mesures et des sanctions administratives et pénales en tant que de besoin.

Volet location de centres techniques

Le Ministère finance la location des centres de contrôles techniques, location qui est indispensable pour effectuer les opérations de réceptions de véhicules qui sont réalisées dans des installations privées dans le cadre de conventions. Le nombre de réceptions réalisées chaque année, qui dépend directement des demandes des particuliers et des professionnels, est de l'ordre de 25 500 par an.

PROGRAMME

P176 – Police nationale

Mission : Sécurités

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

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
176 – Police nationale	462 839 772	458 837 265	562 504 924	550 676 240	530 135 403	520 684 147

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

La sécurité routière occupe une place importante au sein du programme 176. Elle s'inscrit dans la mission générale de lutte contre l'insécurité sous toutes ses formes. Cette mission s'appuie sur les compétences générales ou spécialisées des directions et sur leur organisation territoriale. Cette politique transversale qui vise à améliorer la sûreté des déplacements routiers, à prévenir les conduites à risque et à faire respecter les règles du code de la route est retranscrite à travers l'action 3.

L'action 3 « Sécurité routière » du programme « Police nationale » porte sur :

- la police administrative de la route et les missions de police judiciaire liées à la répression des infractions et au traitement des accidents routiers ;

- les actions de communication et d'information à destination des usagers de la route et des futurs conducteurs (sensibilisation dans les écoles notamment). Elle mobilise à titre principal les effectifs de la sécurité publique, les unités autoroutières et les unités motocyclistes spécialisées de la direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (CRS), les services de la préfecture de police de Paris et une partie des effectifs des directions territoriales. Elle se traduit par :

- la prévention et l'information routière, qui porte sur les actions d'information routière auprès du public (établissements scolaires, entreprises propriétaires de flottes) et les campagnes de prévention sur les dangers de la route et de sensibilisation des usagers (quinzaines de la sécurité routière, notamment en Île-de-France, présence aux forums et salons). Ces actions ont pour finalité d'améliorer le civisme routier et le respect des règles ;
- la surveillance, le contrôle et la régulation, qui concernent les interventions consécutives à des accidents de la route et les contrôles routiers (vitesse, alcoolémie, conduite sous l'emprise de stupéfiants, port de la ceinture, téléphones portables).

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les coûts sont obtenus à partir des dépenses de personnel (actions 3 et 6 du programme) auxquelles sont ajoutés les coûts d'équipement, investissement et fonctionnement (HT2 – action 6 du programme) suivant les clefs de répartition calculées dans le cadre de la comptabilité d'analyse des coûts.

PROGRAMME

P182 – Protection judiciaire de la jeunesse

Mission : Justice

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

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
182 – Protection judiciaire de la jeunesse	5 387 205	5 387 205	5 859 184	5 859 184	5 858 412	5 858 412

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

La direction de la protection judiciaire de la jeunesse (DPJJ) est chargée au sein du ministère de la Justice de l'ensemble des questions intéressant la justice des mineurs⁽¹⁾ et de la concertation avec les acteurs de la justice et les institutions partenaires.

En liaison avec les directions compétentes, elle en conçoit les normes et les cadres d'organisation. Depuis le décret du 25 avril 2017⁽²⁾, elle anime et contrôle l'action du ministère public en matière de protection de l'enfance.

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

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

La DPJJ dispose, au 1^{er} juin 2024, de 1 234 établissements, services et lieux de vie et d'accueil :

- 233 autorisés en gestion directe relevant du secteur public (SP) ;
- 1 001 autorisés et habilités par l'État et contrôlés par l'État et le ministère de la Justice (dont 257 financés exclusivement par l'État) relevant du secteur associatif habilité (SAH).

La DPJJ se donne pour ambition de garantir la continuité du parcours éducatif de chaque jeune pris en charge⁽³⁾, en renforçant l'individualisation de son projet et de sa prise en charge au regard de ses besoins évalués et identifiés avec la nécessaire adaptabilité des organisations mises en place par les structures éducatives.

Elle positionne le service intervenant dans l'environnement naturel du mineur (service de milieu ouvert) comme garant de la cohérence de l'intervention éducative et affirme le nécessaire travail d'articulation entre les différents intervenants au bénéfice des jeunes confiés. Elle affirme, en outre, l'importance d'une gouvernance renouvelée et à ce titre confirme la place et le rôle des directions interrégionales (DIR) et territoriales (DT) dans le pilotage et la participation aux politiques transversales en faveur de la jeunesse dans les champs judiciaire, social ou éducatif⁽⁴⁾.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

- les crédits de personnels correspondant à l'action éducative des personnels de la PJJ dans leur accompagnement au quotidien des mineurs sous main de justice. Il s'agit d'estimations. En 2023, l'ensemble de ces activités a mobilisé l'équivalent de 79,8 ETPT ;
- les dépenses hors titre 2 correspondant au montant des subventions versées à des associations agissant en partenariat avec la DPJJ pour des actions de prévention menées en direction des mineurs. Il s'agit de dépenses d'intervention (Titre 6).

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

(2) Décret n° 2017-634 du 25 avril 2017 modifiant le décret n° 2008-689 du 9 juillet 2008 relatif à l'organisation du ministère de la Justice.

(3) Note d'orientation du 30 septembre 2014 complétée par les notes la déclinant.

(4) Note du 22 septembre 2016 dite note « organisation territoriale ».

PROGRAMME**P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables***Mission : Recherche et enseignement supérieur**Responsable du programme : Brice HUET, Commissaire général au développement durable*

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	27 327 421	27 327 421	27 899 214	27 299 214	26 480 238	26 480 238

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La part de la subvention pour charges de service public reçue par l'université pour le périmètre de l'ex-Ifsttar concernant la sécurité routière est estimée à 32 %, soit le même pourcentage que les années précédentes. Les travaux de l'université Gustave-Eiffel sont orientés vers la sécurité des déplacements terrestres. Dans le champ de la sécurité primaire, les facteurs d'insécurité peuvent relever du véhicule, de l'infrastructure et de l'utilisateur. L'université s'intéresse plus particulièrement à la connaissance des facteurs humains et leurs interactions avec le véhicule et l'infrastructure par la prise en compte de la mobilité coopérative, du véhicule autonome et du vieillissement de la population. En matière de sécurité secondaire, elle s'attache à la connaissance des blessures (létales ou non) induites par les accidents et les mécanismes lésionnels. En matière de sécurité tertiaire, c'est la connaissance du devenir des victimes (et de leurs proches) qui est recherchée.

Ce ratio de 32 % est calculé à partir de la répartition des activités de recherche de l'université Gustave-Eiffel selon les 3 axes stratégiques suivants :

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

PROGRAMME**P203 – Infrastructures et services de transports**

Mission : *Écologie, développement et mobilité durables*

Responsable du programme : *Rodolphe GINTZ, Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités*

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
203 – Infrastructures et services de transports	1 019 463 293	984 983 216	1 017 199 194	1 029 214 814	1 017 915 814	1 017 915 814

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 203 « Infrastructures et services de transports » finance les actions engagées en faveur de la politique des transports terrestres de l'État : les transports ferroviaires, routiers, fluviaux et les infrastructures portuaires. Une partie mineure du soutien de l'État au transport aérien relève également de son périmètre (infrastructures aéroportuaires et lignes d'aménagement du territoire). Le reste du financement du transport aérien relève de la mission « Contrôle et exploitation aériens ». Le transport maritime relève du programme 205 « Affaires maritimes ».

Le P203 participe à l'axe n° 3 : « Le renforcement de la sécurité des infrastructures routières et des véhicules » de ce DPT, notamment dans le cadre de l'objectif n° 6 « Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport ».

Les crédits de sécurité routière présentés pour le P203 relèvent de l'action 04 « Routes – Entretien » qui finance l'entretien du réseau routier national non concédé et de la sous-action 50-03 « Contrôle du transport routier » qui finance les dépenses relatives à l'action des contrôleurs des transports terrestres pour la route. L'action 04 se décline en deux sous-actions : 04-01 « Régénération du réseau routier national » et 04-02 « Entretien du réseau routier national ».

La sous-action 04-01 a été ajoutée au périmètre de ce DPT sécurité routière en 2025 pour représenter de façon plus complète l'effort de l'État dans ce domaine. Elle porte en effet les travaux d'ampleur pour régénérer les chaussées, les ouvrages d'art et les équipements du réseau routier national et contribue donc à cet effort de sécurité.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE**Action 04 « Routes – Entretien »**

Le programme 203 participe à l'objectif n° 6 « Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport » via son action 04 qui concerne les principales actions suivantes :

- Les travaux d'entretien courant et de régénération du réseau routier national non concédé concernant les chaussées, les ouvrages d'arts et les équipements ;
- le maintien de la sécurité d'usage du réseau routier national non concédé : surveillance du réseau, interventions sur événements, viabilité hivernale, gestion du trafic, gestion de crise, information routière, fonctionnement des directions interdépartementales des routes (DIR) ;
- les démarches spécifiques dédiées à la sécurisation des itinéraires routiers et des tunnels ;
- les actions de communication spécifiques auprès des conducteurs automobiles pour les sensibiliser à la sécurité des agents travaillant sur les routes.

Sous-action 50-03 « Contrôle du transport routier »

La sous-action 50-03 du P203 participe également à cet objectif de sécurité routière en mettant en œuvre une politique active de contrôle des véhicules routiers dont le poids total est supérieur à 3,5 t sur l'ensemble du réseau. Pour ce faire, le programme réalise des dépenses spécifiques à destination des unités de contrôle des transports routiers. Cela concerne des dépenses de fonctionnement (équipement de sécurité des contrôleurs, coopérations européennes, fournitures et documentation de contrôle, maintenance des matériels de contrôle) et des dépenses d'investissement (achat des véhicules de type fourgon aménagés en bureaux mobiles ainsi que l'équipement en matériel de pesage).

PROGRAMME

P204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins

Mission : Santé

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

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins	65 000	65 000	65 000	65 000	65 000	65 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 204 « Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins » est piloté par le directeur général de la santé

Ce programme est structuré autour des trois axes des politiques de santé conduites par l'État :

- la modernisation de l'offre de soins ;
- la prévention ;
- la sécurité sanitaire.

Il poursuit notamment les finalités générales suivantes :

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

La contribution de la direction générale de la santé (DGS) à la politique de sécurité routière consiste essentiellement en une sensibilisation aux conséquences sanitaires et autres des usages nocifs de ces substances psychoactives (alcool et substances illicites). Cette politique axée sur l'information et la prévention vise à entraîner une diminution des usages nocifs des produits concernés.

La DGS participe au Conseil national de la sécurité routière (CNSR) et plus particulièrement à la commission « alcool, stupéfiants, vitesse ».

En outre, le ministère chargé de la santé contribue à l'effort interministériel en mettant un conseiller technique à la disposition de la délégation à la sécurité routière (DSR).

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits mobilisés en faveur de la politique de sécurité routière relèvent de l'action 14 intitulée « Prévention des maladies chroniques et qualité de vie des malades ».

Les dépenses prises en compte pour évaluer la contribution de ce programme sont celles effectuées par la direction générale de la santé (DGS) sous forme de subventions à des organismes luttant contre les usages nocifs des substances psychoactives (alcool et substances illicites).

PROGRAMME

P207 – Sécurité et éducation routières

Mission : Sécurité

Responsable du programme : Florence GUILLAUME, Déléguée à la sécurité routière

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
207 – Sécurité et éducation routières	65 480 916	55 547 184	110 387 203	108 879 721	84 622 634	83 115 152

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 207 relève du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. Il est sous la responsabilité de la déléguée à la sécurité routière.

Ce programme retrace l'action et les moyens mis en œuvre par le ministère de l'Intérieur en matière de sécurité routière pour l'observation et l'analyse des causes de l'insécurité routière, la communication nationale, les actions locales et l'éducation routière.

Ce programme est le « chef de file » du présent document de politique transversale.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 207 est mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

PROGRAMME**P214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale***Mission : Enseignement scolaire**Responsable du programme : Thierry LE GOFF, Secrétaire général*

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale	455 819	455 819	442 625	442 625	452 881	452 881

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 214 « Soutien de la politique de l'éducation nationale » relève du ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse et est placé sous la responsabilité du secrétaire général de ce ministère. Il regroupe les moyens transversaux bénéficiant à l'ensemble des programmes des missions interministérielles « Enseignement scolaire », « Recherche et enseignement supérieur » et de la mission « Sport, jeunesse et vie associative ». La mise en œuvre repose sur des actions d'éducation à la sécurité routière à destination des élèves des établissements scolaires nécessitant l'intervention de personnels des services centraux et déconcentrés (rectorats et directions des services départementaux de l'Éducation nationale) dont les traitements relèvent du programme 214.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Au titre de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière, le responsable du programme 214 valorise les dépenses de titre 2 des personnels participant aux actions d'éducation à la sécurité routière et la subvention pour charges de service public du réseau-Canopé en hors titre 2. À compter du 1^{er} janvier 2024, ces actions sont rattachées au Centre national d'enseignement à distance (CNED).

PROGRAMME**P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur***Mission : Administration générale et territoriale de l'État**Responsable du programme : Didier MARTIN, Secrétaire général du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer*

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	140 740 219	141 897 318	134 010 404	134 823 569	136 845 193	138 268 144

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 216 relève du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. Il est sous la responsabilité du secrétaire général de ce ministère.

Ce programme porte les fonctions de pilotage du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer (MIOM) au travers des activités d'état-major, d'expertise, de conseil et de contrôle qu'il assure. Il veille à la cohérence du soutien apporté

par les fonctions support à dimension transversale exercées par le secrétariat général, assurant une gestion mutualisée de différentes prestations au profit des directions et services de l'ensemble du ministère. Il regroupe l'ensemble des crédits relatifs aux affaires juridiques et contentieuses du ministère, ceux du fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD) et, depuis le 1^{er} janvier 2020, les crédits de fonctionnement des secrétariats généraux pour l'administration du ministère de l'Intérieur (SGAMI), hors Île-de-France. Enfin, depuis le 1^{er} janvier 2024, il porte les crédits de deux directions nouvellement créées conformément aux orientations figurant dans la loi d'orientation et de programmation du ministère de l'Intérieur (LOPMI) du 24 janvier 2023 : la direction de la transformation numérique (DTNUM) et la direction des entreprises et partenariats de sécurité et des armes (DEPSA).

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1- Ressources humaines

Les dépenses indiquées dans le tableau ci-dessus sont financées principalement par des crédits liés à la rémunération des personnels de la sécurité et de l'éducation routières.

S'agissant des dépenses de titre 2 :

- Sur l'action 09 « Sécurité et éducation routières » sont inscrits en LFI 2024, les ETPT et la masse salariale correspondante à hauteur de 2 121,63 ETPT.
- Sur l'action 01 « État-major et services centraux » sont imputés les ETPT de la DLPAJ et de la DRH qui contribuent à la politique de la sécurité routière. Les dépenses T2 inscrites correspondent à la masse salariale des agents.

2- Immobilier

Les dépenses HT2 comprennent aussi des dépenses de crédits immobiliers (au prorata de la surface occupée par la DSR dans l'immeuble Garance).

Ces dépenses sont relativement stables sur la période considérée.

3- Recrutement, promotion professionnelle et formation

Nature et objet des dépenses qui participent à la « politique sécurité routière » :

Les dépenses consacrées à la politique « sécurité routière » par la sous-direction du recrutement et de la formation de la direction des ressources humaines concernent essentiellement le recrutement et les préparations aux concours et aux examens professionnels afférents à cette filière.

En matière de concours, deux sont organisés chaque année : « délégué au permis de conduire et à la sécurité routière » (DPCSR) et « inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière » de 3^e classe (IPCSR 3). Il y a également trois examens professionnels : « délégué principal au permis de conduire et à la sécurité routière » (DPPCRS) et « inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière » de 1^{re} classe et de 2^e classe (IPCSR 1 et 2).

L'organisation de ces recrutements engendre des dépenses de locations de salle et de formations des membres de jury aux techniques de recrutement. A celles-ci s'ajoutent les dépenses liées aux déplacements des membres de jury pour leur participation aux réunions préparatoires, aux épreuves orales, ainsi que le paiement de leurs vacations (sur le titre 2), l'organisation de préparations au bénéfice de tous les agents du ministère, quelle que soit leur zone géographique d'affectation. Ces préparations aux concours et examens sont réalisées dans le cadre d'un marché public conclu avec l'INSERR (Institut national de la sécurité routière et de la recherche).

Dans le cadre du parcours du cycle supérieur d'études territoriales de niveau I (CSET I), il est consacré une demi-journée à la politique « sécurité routière » à destination des nouveaux directeurs de cabinet. Deux sessions par an sont organisées. Elles sont animées par des intervenants de la direction de la sécurité routière et un sous-préfet faisant part de son retour d'expérience. Ces demi-journées ne donnent lieu à aucune dépense.

Par ailleurs, il existe des actions de formations spécifiques dédiées à la filière « sécurité routière ». Ces formations sont destinées aux inspecteurs de permis de conduire (IPCSR), délégués du permis de conduire (DPCSR), agents des bureaux de l'éducation routière dans les services déconcentrés ainsi que les agents en administration centrale de la DSR. Les principales formations qui contribuent à la politique de sécurité routière sont accessibles en e-learning. Il est également proposé des parcours de formations de prises de poste à destination des IPCSR et DPCSR, par l'INSERR, en présentiel selon un format de deux types de cycle.

Bilan de l'exécution 2023 :

A) Concours et examens professionnels

L'année 2023 a été marquée par l'organisation des épreuves écrites du concours « IPCSR 3 » 2023 et 2024 sur la même année budgétaire, contribuant ainsi mécaniquement à une hausse des dépenses sur le poste des locations de salles (37 210 € en CP contre 33 192 € en 2022). L'augmentation du nombre de postes ouverts au concours organisé au titre de l'année 2024 (dans le cadre du plan national de recrutement de 100 inspecteurs du permis supplémentaires sur 4 ans, de 2023 à 2026) a rendu nécessaire la scission de la promotion de lauréats 2024 en deux groupes (62 par le concours externe – 21 par le concours interne / contre respectivement 46 et 10 lors des sessions 2023), pour être en capacité d'assurer leur formation initiale avant prise de poste. Ceci explique donc l'anticipation sur l'année 2023 de l'épreuve écrite de la session 2024 et la nécessité de désigner les lauréats de ce concours d'IPCSR 3 le plus tôt possible durant l'année 2024.

Cet effet de cumul de l'organisation de deux concours ou examens professionnels sur la même année (IPCSR 3 mais aussi le DPPCSR), et l'organisation en tout début d'année 2024 d'épreuves écrites (à titre d'exemple le DPCSR), nécessitant de fait de réaliser les préparations à ces épreuves en 2023, a contribué à augmenter de manière significative les dépenses relatives aux préparations écrites et orales (46 765 € en 2022 contre 73 538 € en 2023). A cela s'ajoute la volonté d'augmenter le volume de « préparants ».

B) Promotion professionnelle

En ce qui concerne le CSET 1, deux sessions ont été organisées en 2023 et ont permis de former 20 directeurs de cabinet participant à la demi-journée consacrée à la politique de sécurité routière.

Déterminants de la programmation 2024 :

Le ministre de l'intérieur et des outre-mer s'étant engagé dans un processus d'optimisation de la dépense (visant notamment à adapter les locations de salles au nombre d'inscrits), il est attendu une baisse de ce poste de dépenses sur l'année budgétaire, au-delà même de l'effet de non-cumul de deux concours sur la même année. Ainsi pour l'IPCSR3, les frais attendus sont envisagés à 17 500 € selon une estimation haute. Par ailleurs, l'ouverture de centres d'examen hors Île-de-France a permis de diminuer les frais de location pour le DPCSR (4 377 € en CP en 2024 contre 6 768 € en 2023).

Au titre des préparations, une diminution des dépenses est à attendre, sachant que certains concours ou examens ne seront plus organisés en début d'année n+1 (DPPCSR). Cela permettra leur report sur l'année 2025.

En revanche, afin d'amplifier la politique « d'aller vers » et d'augmenter le nombre d'inscrits au titre du concours d'IPCSR 3 dans le cadre du plan national susvisé, une communication ciblée sera mise en œuvre à compter de l'ouverture de ce recrutement en septembre prochain. Le montant de cette campagne de communication est estimé à 7 000 €.

De plus, les frais de vacations des membres de jury seront plus élevés sur 2024. La sensible hausse du nombre d'inscrits, notamment sur l'IPCSR 3 (+93,7 %), a rendu indispensable la multiplication des jurys.

De même, les dépenses liées aux déplacements des membres de jury sont estimées à environ 20 000 €.

S'agissant de la demi-journée « sécurité routière », une session a déjà été organisée en mai 2024, permettant de former 9 directeurs de cabinet. Une seconde session est prévue en décembre 2024.

4- Action sociale

Les dépenses d'action sociale sont financées principalement par des crédits hors socle relevant du titre 2 et des crédits de fonctionnement du titre 3. Elles concernent les effectifs de la délégation à la sécurité routière.

Les dépenses de titre 2 (27 k€) sont celles relatives aux prestations sociales (au prorata des effectifs gérés par la DRH). Les prestations concernent notamment l'allocation parent d'enfant handicapé, la prestation interministérielle relative aux séjours, et les secours. Ces dépenses sont relativement stables sur la période considérée.

Les dépenses hors titre 2 (800 k€) correspondent principalement aux dépenses d'action sociale (au prorata des effectifs gérés par la DRH), et s'inscrivent dans le cadre des différentes politiques sociales (médecine de prévention, restauration, arbre de Noël...). L'évolution de la dépense est stable depuis 2023.

5- Numérique

Pour l'année 2023, les dépenses consacrées à la politique de sécurité routière s'élèvent à 4 000 756,71 € en AE et 3 988 088,39 € en CP.

Les principales dépenses ont été consacrées à la réalisation et à l'accompagnement de plusieurs projets contribuant aux missions de la sécurité routière dont :

HISTOVEC qui permet de disposer de l'historique des véhicules lors de l'achat de véhicules d'occasion (1,2 M€ en AE et 700 k€ en CP ont été consommés) ;

Le SI Fourrière qui constitue un télé-service permettant aux usagers de rechercher si leur véhicule se trouve en fourrière à travers un système de localisation par immatriculation (1,2 M€ en AE et 1 M€ en CP ont été consommés). Ce projet vise à transformer et améliorer la gestion des véhicules mis en fourrière tout en renforçant la sécurité routière grâce à l'utilisation d'un système d'information centralisé et efficace (1,2 M€ en AE et 1 M€ en CP ont été consommés) ;

En terme d'exécution, la part du fonctionnement représente 63 % en AE (2,5 M€) et 61 % en CP (2,4 M€) avec les dépenses de maintien en condition opérationnelle des applications qui constitue la majeure partie des crédits programmés, et notamment les dépenses de maintenance applicative d'HISTOVEC, du SI TE - Système d'information national des transports exceptionnels et du SI Fourrière - système d'information national des fourrières automobile.

La part de l'investissement représente 37 % en AE (1,5 M€) et 39 % en CP (1,6 M€) : la majorité des crédits programmés est dédiée au développement des applications et principalement du SI TE - Système d'information national des transports exceptionnels, SI Fourrière.

La programmation 2024 et 2025 sur le P216 n'inclut pas de projet de sécurité routière. En effet, depuis le 1^{er} janvier 2024, à la suite de la création de la DTNUM le 13 juillet 2023, une rétrocession des crédits a été effectuée vers les différentes directions métiers, dont la Direction de la sécurité routière. Désormais, ces directions gèrent leurs projets au sein de leurs programmes budgétaires respectifs. Concernant la Direction de la sécurité routière, tous les projets sont désormais portés par le P207.

PROGRAMME

P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables

Mission : Écologie, développement et mobilité durables

Responsable du programme : Guillaume LEFORESTIER, Secrétaire général du ministère du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, du ministère de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques et du ministère du logement et de la rénovation urbaine

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	543 382 052	543 382 052	535 345 625	535 345 625	544 228 294	544 228 294

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 217 est le programme support de la mise en œuvre des politiques publiques du pôle ministériel regroupant le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (MTECT), le ministère de la transition énergétique (MTE) et le secrétariat d'État chargé de la mer.

Il porte la majeure partie des effectifs du pôle ministériel dont ceux en charge de la réalisation de missions ayant une incidence sur la sécurité routière.

Il assure également le financement des activités « soutien » de l'administration centrale et de ses services rattachés nécessaires à la mise en œuvre des politiques définies par le Gouvernement.

Il œuvre en faveur de la transition écologique et énergétique pour un développement durable en permettant la définition et l'évaluation des politiques publiques et en portant une organisation et un pilotage de services en adéquation avec ce projet.

Évaluation des crédits consacrés à la politique de de sécurité routière

Les crédits de titre 2 mobilisés par le programme 217 sont calculés en fonction du nombre d'agents (en ETP) participant à la politique de sécurité routière. Ces agents sont portés par les actions 8 et 23 de ce programme.

S'agissant de l'action 217-08 « Personnels œuvrant pour les politiques du programme « Infrastructures et services de transports » :

- 100 % des ETP mettant en œuvre les actions 203-01 « Routes-Développement » et 203-04 « Routes- Entretien » sont considérés comme étant au service de la sécurité routière.
- 43 % des ETP mettant en œuvre l'action 203-50 « Transport Routier » sont considérés comme participant à la sécurité routière.
- Au total, cela correspond à 85,15 % de l'exécution de l'action 8 du programme 217.

S'agissant de l'action 217-23 « Personnels œuvrant pour les politiques des programmes « énergie, climat et après-mines » :

- 100 % des effectifs de la sous-action 174-05-02 (sécurité et émissions des véhicules) contribuent de près ou de loin à la politique de sécurité routière ;
- Cela correspond à 41,8 % de l'action 23 du programme 217.

PROGRAMME**P219 – Sport**

Mission : Sport, jeunesse et vie associative

Responsable du programme : Fabienne BOURDAIS, Directrice des sports

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
219 – Sport	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000	40 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 219 relève du ministère des Sports et des Jeux olympiques et paralympiques. Il est placé sous la responsabilité du directeur des sports.

La finalité de ce programme est de contribuer au développement du sport dans ses composantes « une France qui rayonne », « une France qui bouge » ; « une France intègre » ; « une France en bonne santé », dans des conditions de sécurité et d'encadrement permettant le respect de l'intégrité des personnes et des valeurs éthiques, valeurs qui élèvent le sport au rang d'outil d'éducation et d'insertion sociale.

Depuis le 9 janvier 2018, le CISR a adopté une mesure visant à « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité ». L'opération « savoir rouler à vélo (SRAV) » permet à la direction des sports de porter cette mesure.

« Le savoir rouler à vélo » vise à promouvoir davantage les bons comportements à adopter sur la route pour les enfants dans tous les temps de vie et éducatifs. L'harmonisation et la consolidation des dispositifs existants doit permettre à tous les jeunes de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège. Ce dispositif a été réaffirmé par la Première ministre en septembre 2022, lors de l'annonce du deuxième plan vélo pour 2023-2027 avec pour objectif de former à terme, en 2027, l'entièreté d'une classe d'âge au SRAV, soit 850 000 enfants par an.

Pour 2024, les engagements financiers, outre les moyens alloués aux fédérations sur cette mesure, s'élèvent à 40 000 €.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans le cadre du soutien financier que le ministère apporte aux fédérations sportives, plusieurs d'entre elles bénéficient d'un financement pour mener des actions de sensibilisation et de prévention à la sécurité routière. Les montants indiqués ici concernent ce soutien financier.

Depuis 2020, le soutien financier des projets fédéraux a été intégralement basculé à l'agence nationale du sport.

Le montant des crédits consacré à cette politique est complété, depuis 2022 et pour une durée de 3 ans, par une possibilité de financement par un contrat d'économie d'énergie, Génération Vélo, d'un montant de 21 millions d'euros.

Également, et à titre exceptionnel, se sont ajoutés en 2023, 500 000 € pour effectuer un test de massification du Savoir Rouler à Vélo dans la région Provence Alpes Côtes d'Azur.

Ces crédits viennent en complément des actions financées par l'Agence nationale du sport dans le cadre des projets sportifs fédéraux, et des projets sportifs territoriaux pour lesquels des actions Savoir Rouler à Vélo sont éligibles depuis 2022.

Ils ont permis d'être au plus proche des objectifs fixés en 2023 avec 179 000 enfants formés au SRAV sur l'année, pour un objectif de 200 000.

Sur l'année 2024, 350 000 enfants seront formés au SRAV ; 180 000 l'ont été au cours du 1^{er} semestre.

Le tableau ci-dessous présente les crédits exécutés en 2023 au titre du SRAV par l'Agence nationale du sport :

Type de projet	Nombre d'actions	Nombre prévisionnel de bénéficiaires	Montant accordé
Projets Sportifs Fédéraux	415	593 119	1 032 636 €
Projets Sportifs Territoriaux	312	320 060	1 566 067 €
Projets Sportifs Territoriaux – Professionnalisation (apprentissage, emploi, dispositif 1 jeune 1 mentor)	58	108 665	597 540 €
Total général	785	1 021 844	3 196 243 €

Le nombre de bénéficiaires étant prévisionnel, il est à relativiser.

PROGRAMME

P354 – Administration territoriale de l'État

Mission : Administration générale et territoriale de l'État

Responsable du programme : Didier MARTIN, Secrétaire général du ministère de l'Intérieur

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
354 – Administration territoriale de l'État	87 180 780	84 721 761	87 723 296	85 587 775	96 295 904	92 859 628

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le ministère de l'Intérieur et des Outre-mer est chargé des missions relatives à la sécurité et aux libertés publiques ainsi qu'au bon fonctionnement des institutions locales et de la vie démocratique. Par la permanence de son fonctionnement, son maillage territorial, et sa dimension interministérielle, le réseau préfectoral assure la présence de l'État sur le territoire.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, le programme 354 « Administration territoriale de l'État » regroupe :

- d'une part, les crédits de masse salariale et les emplois du réseau des préfetures et des sous-préfetures (y compris les membres du corps préfectoral en affectation territoriale), les personnels affectés au sein des SGAR (y compris les emplois DATE), les emplois des secrétariats généraux communs départementaux (SGCD) ainsi que les emplois des directeurs des directions départementales interministérielles et les crédits afférents ;
- d'autre part, les crédits de fonctionnement et d'investissement du réseau des préfetures, des sous-préfetures, des SGAR, des DDI et des DR sous l'autorité des préfets en France métropolitaine et dans les départements, régions, collectivités uniques d'outre-mer, les hauts commissariats et les administrations supérieures et la préfecture de police pour le département des Bouches-du-Rhône

En matière de sécurité routière, le programme 354 participe au financement du service du permis de conduire en dédiant une partie des effectifs des préfectures à la gestion de ce titre.

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

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Pour le titre 2, le programme 354 concourt à la politique de sécurité routière au travers des actions suivantes :

- L'action 1 « Coordination de la sécurité des personnes et des biens » à travers les fonctions de coordination et de pilotage du préfet dans le domaine de la sécurité des personnes et des biens ;
- L'action 2 « Réglementation générale, garantie de l'identité et de la nationalité, délivrance de titres » dans le cadre de l'instruction des droits à conduire.

Pour ces deux actions, les crédits indiqués correspondent à la quote-part moyenne que les préfectures consacrent à la politique de sécurité routière. Celle-ci est calculée sur la base d'un **coût moyen de fonctionnement et de structure par agent et de l'intégration des frais de représentation** du corps préfectoral, au prorata du temps qu'ils consacrent à la politique de sécurité routière.

Le programme 354 concourt à la politique de sécurité routière au travers des actions suivantes :

- L'action 5 « Fonctionnement courant de l'administration territoriale » regroupe les crédits de fonctionnement des IPCSR et des DPCSR ;
- L'action 6 « Dépenses immobilières de l'administration territoriale » porte la part des dépenses immobilières (investissement, entretien courant et lourd, loyers et charges immobilières) en rapport avec les effectifs participant à la politique de sécurité routière en préfectures, directions régionales et DDI.

L'évaluation de la contribution financière, de ces deux actions, à la sécurité routière est calculée au prorata des effectifs « sécurité routière » recensés sur le total des effectifs soutenus par le programme.

PROGRAMME

P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière

Mission : Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Responsable du programme : Florence GUILLAUME, Déléguée à la sécurité routière

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	338 963 818	365 965 539	339 640 000	339 640 000	336 340 107	336 340 107

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » relève du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. Il est placé sous la responsabilité de la déléguée à la sécurité routière.

Ce programme a pour finalité la lutte contre l'insécurité routière afin de réduire le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes en France. Il couvre l'action et les moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre du système de contrôle automatisé, à l'exception des moyens humains nécessaires à la mise en œuvre des dispositifs mobiles et des moyens humains de l'État alloués au traitement automatisé des infractions.

Le programme est financé par une fraction du produit des amendes forfaitaires dressées dans le cadre du contrôle automatisé.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 751 est mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

PROGRAMME

P753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Mission : Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Responsable du programme : Florence GUILLAUME, Déléguée à la sécurité routière

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000	26 200 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 753 relève du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. Il est placé sous la responsabilité de la déléguée à la sécurité routière.

Ce programme est dédié au développement du procès-verbal électronique (PVé). Il participe ainsi à la modernisation de la chaîne de traitement des infractions aux règles de stationnement. Il est financé par une partie des recettes des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé et des amendes forfaitaires majorées versées à la seconde section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 753 est mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière sous la forme d'une subvention pour charges de service public versée à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

PROGRAMME**P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières***Mission : Contrôle de la circulation et du stationnement routiers**Responsable du programme : Cécile RAQUIN, Directrice générale des collectivités locales*

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2023		LFI + LFRs 2024		PLF 2025	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	650 498 093	650 100 714	666 844 266	666 844 266	776 777 533	776 777 533

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 754 relève du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. Il est placé sous la responsabilité de la directrice générale des collectivités locales.

Ce programme permet le reversement d'une partie des recettes encaissées par l'État, au titre des amendes de police relatives à la circulation routière, aux collectivités territoriales, pour lutter contre l'insécurité routière et améliorer les conditions de circulation.

La mise en place d'une politique efficiente en matière de sécurité routière est ainsi obtenue grâce aux projets innovants liés aux infrastructures routières et aux modes de transport financés par un grand nombre de collectivités territoriales. Les communes, établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et départements sont libres de choisir les opérations à financer en fonction des besoins prioritaires qu'ils identifient au plan local.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 754 est considérée comme mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

En effet, les investissements réalisables portent sur les aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, mais également les aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements, les aménagements de carrefours et les équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic. L'intégralité de ces opérations participe à l'objectif global de lutte contre l'insécurité routière.

Annexes

Programme d'études et de recherche

L'OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

L'ONISR est dirigé par la Secrétaire générale assistée d'une adjointe. Il comprend le bureau de la production statistique ainsi que le bureau du pilotage et de la valorisation des études, de la recherche et des évaluations.

Au titre de sa compétence statistique, l'ONISR :

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

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

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

Le Programme de recherche de la Délégation à la sécurité routière

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

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

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

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

Les études listées ci-dessous sont toujours en cours en en cours en 2024.

Études relatives au véhicule automatisé

FOCUS : AAVA (2021-2024)

Cette étude a permis d'identifier les déterminants de l'acceptabilité des véhicules intelligents, ainsi que les facteurs sociaux et psychologiques pour lister les freins à l'utilisation potentielle des véhicules automatisés (VA). Ainsi, les dimensions contribuant le plus à l'acceptabilité des VA sont la sécurité, la confiance envers les VA et la fiabilité du système. Le projet souligne la nécessité de permettre aux usagers d'expérimenter la conduite d'un véhicule automatisé afin d'appréhender la fiabilité et de la sécurité des VA.

- MoniPost – Détection des activités de distraction du conducteur par le monitoring postural (2021-2024) : identifier les tâches distrayantes qu'un individu au volant serait en train de faire (téléphone, GPS, lecture etc.) à partir de la position du conducteur (tête, mains etc.) ;
- DIREM – Déterminants Individuels de Reprise En Main des véhicules autonomes : identification des déterminants cognitifs et psychomoteurs (capacité d'observation et de traitement d'une information) favorisant une bonne performance de reprise en main du véhicule à délégation de conduite, et observer la variabilité interindividuelle (2022-2025) ;
- SR-VI Usagers – Favoriser la SR avec les véhicules intelligents : vers une meilleure prise en compte des autres usagers : observer et comprendre les adaptations comportementales des usagers de la route dans leurs interactions avec les véhicules à délégation de conduite (2022-2025) ;
- ADASAFE – Étude de la compréhension et de l'usage qu'ont les conducteurs des ADAS : Évaluer la compréhension et l'usage qu'ont les conducteurs des ADAS afin d'identifier les impacts sur la sécurité, tant positifs que négatifs (2023-2025)
- Activités conducteur compatibles avec la délégation de conduite : Évaluer la capacité d'un conducteur à reprendre le contrôle de la conduite lorsque la tâche de conduite est déléguée au véhicule autonome (2023-2025) ;
- Analyse juridique des textes internationaux permettant la circulation routière des véhicules à délégation de conduite : Déterminer si le cadre légal actuel est suffisant pour permettre le déploiement des véhicules à délégation de conduite quel que soit le niveau de délégation tant pour le véhicule individuel que pour les STRA (2023-2025) ;
- Impact des réglementations GSR1, GSR2 et Euro NCAP sur l'évolution de l'accidentologie Française des poids lourds : vérifier l'adéquation entre les scénarios d'accidentologie réels et les systèmes sous homologations GSR1 applicable depuis 2014 sur les PL ; déduire l'impact statistique du GSR2 sur les cas d'accidents étudiés ; mesurer l'impact au fil des années (2023-2028).

Études relatives aux personnes âgées

FOCUS : SENIORS PAYS DE LA LOIRE (2021-2024)

Cette étude a permis d'analyser les disparités territoriales quant à l'accidentalité des personnes âgées de 75 ans et plus dans les Pays de la Loire, ainsi que les représentations du risque routier et les stratégies d'adaptation mises en œuvre par les seniors. Trois stratégies compensatrices utilisées par les seniors ont été identifiées : une attitude plus prudente, un évitement spatio-temporel de certaines situations dangereuses, et enfin un report vers un mode de déplacement plus sécurisant.

- FAMACO – Facteurs prédictifs associés au maintien de la conduite en âge avancé. Les objectifs du projet FAMACO sont à la fois d'identifier les attentes et les besoins de l'ensemble des acteurs (professionnels de santé, professionnels du terrain, conducteurs âgés et non-conducteurs âgés) sur le territoire français ainsi que d'étudier l'environnement de conduite et identifier les facteurs prédictifs (« les premiers signes ») conduisant à l'arrêt, au maintien de la conduite et à l'accidentologie chez les personnes âgées.

Il s'agit d'apporter des données issues du terrain pour alimenter les réflexions autour de la conduite automobile avec l'avancée en âge. (2020-2024) ;

- Génération – Effet générationnel et accidentalité : Mieux comprendre l'accidentalité à travers une approche âge/période/cohorte. Déterminer l'existence d'un effet génération dans les pratiques de mobilités, le rapport aux règles, les nouveaux aménagements et usages de l'espace public (2023-2026).

Études comprenant un volet évaluation

FOCUS : STAGEVAL (2017-2024)

Cette étude visait à confirmer ou infirmer l'hypothèse selon laquelle les stages peuvent faire reculer la délinquance sur laquelle ils portent. L'étude a permis de montrer que l'effet des stages sur les comportements des participants est positif, en leur faisant prendre conscience des risques liés aux habitudes de conduite dangereuses, à la vitesse ou encore à l'alcool et aux stupéfiants.

- Ville 30 – Produire une méthodologie pour évaluer les effets du passage à 30 km/h. Produire des éléments de connaissances sur l'impact de la « ville 30 » : bilan socio-économique lorsque la taille de l'agglomération le permet, évaluation plus qualitative dans les autres cas (2023-2026) ;
- CYCL-OPE – Du CYCListe au trottinettiste : OPErationnalisation de l'incitation des usagers vulnérables à porter leur équipement de sécurité (2023-2026) ;
- ACCACIF – Acquisition de connaissances complémentaires et analyse de l'expérimentation de la circulation inter-files des deux-roues motorisés (2021-2024) ;
- Évaluation de la somnolence et du risque accidentel dans une population de patients à risque, une cohorte en soins courants : Évaluation des pratiques actuelles de l'évaluation de la somnolence objective par test de maintien de l'éveil (TME). Comparaison des résultats des TME à des modes de détection de la somnolence par questionnaire et/ou des tests automatisés pour adresser uniquement les patients pour lesquels est fortement suspectée une somnolence sévère contre-indiquant la conduite (2023-2026).

Études relatives aux facteurs de risque

- Analyse des conséquences de l'Alcool et des Stupéfiants en Sécurité Routière : Mieux connaître les effets de l'alcool et des stupéfiants dans les accidents mortels de la route ainsi que le contenu éducatif des formations en lien sur ces thématiques (2023-2025) ;

Études relatives aux usagers vulnérables

FOCUS : CraVAT (2020-2025)

Cette étude vise à mieux connaître les caractéristiques des véhicules de tourisme, des motos et tricycles à moteurs non carrossés impliqués dans les accidents de la route selon la typologie de l'accident.

- COSMOS 2 (2020-2024) : poursuivre l'action d'animation scientifique de la communauté travaillant sur le sujet du deux-roues motorisé ;
- REGAM – Vers une réglementation du gilet airbag moto : évaluation de leur capacité à protéger des traumatismes (2021-2024) ;
- ACYCOSUR : Aider les cyclistes à adopter un comportement sûr en ville (2021-2024) ;
- 2RLS – Étude des comportements et des risques des usagers de scooters électriques en libre-service en agglomération (2022-2024) : observer, décrire et comprendre les usages et usagers des vélos et scooters électriques en libre-service sur les agglomérations de Bordeaux et Paris ;
- PRéViSlon - Plateforme de Réalité Virtuelle pour l'étude de la Sécurité des futures Interactions véhicule autonome –piétons (2022-2025) : analyse des interactions entre les piétons et les véhicules à délégation de conduite lors d'une action de traversée, au moyen de casques de réalité virtuelle ;
- ELECTROMOB – Électromobilité légère urbaine (2021-2024) : compréhension des comportements et des situations à risque des utilisateurs d'EDPm ;
- ATUVVU – Analyse auTomatique des Usagers Vulnérables par Vidéo en milieu Urbain : développement d'une méthodologie de mise en œuvre d'un outil vidéo évaluant la sécurité des usagers vulnérables en milieu urbain (2022-2026) ;

- CROYANCE ÉTUDIANTS – Impact sur les comportements routiers des croyances des étudiants vis-à-vis du risque d'accident et optimisation des dispositifs de prévention actuellement utilisés : Approfondir la connaissance des déterminants psychologiques de la prise de risque sur la route des étudiants. Contribuer à l'amélioration des dispositifs préventifs actuellement employés envers cette population dans toute sa diversité (2019-2024) ;
- COFACY – du comportement au facteur de l'accident cycliste : vise à mieux connaître l'accidentologie des cyclistes (facteurs d'accidentalité, typologie des accidents etc.), en recherchant les invariants et les évolutions depuis la crise sanitaire et en déterminant les liens entre les accidents et les typologies d'aménagement (2021-2024) ;
- CHARMENT-vélo – La charge mentale est-elle un indicateur des zones d'accidents impliquant les vélos : Évaluer, en simulation de déplacement, la charge mentale des cyclistes en zones accidentogènes pour comprendre son rôle dans le déroulement de l'accident (2022-2025) ;
- NTIC Secu 2R – Étude de l'apport des Nouvelles Technologies d'Information et de Communication pour la Sécurité des 2 Roues : Évaluer le potentiel d'utilisation des outils de perception augmentée pour améliorer la sécurité des usagers de deux-roues, selon le canal sensoriel utilisé (2022-2025) ;
- ZEBRA : Zebra crossing expertise by automatic risk assessment : développer un outil permettant de détecter les passages piétons présentant des caractéristiques d'insécurité routière et de les répertorier sur un outil cartographique. À destination des collectivités locales, ZEBRA leur permettrait de réaliser leurs propres diagnostics de passages piétons (2021-2024) ;
- TrottCare – Analyse du risque de l'utilisateur de la trottinette électrique en ville : identifier les segments corporels impactés en cas de chute, selon les infrastructures concernées. Les apports du casque sont également évalués (2022-2025).

Études relatives aux questions sociales, territoriales, de genre

- Sanuit-Trauma 2– Inégalités socio-territoriales face au risque routier - quels sont les nouveaux enjeux ? Objectif : améliorer la connaissance de l'effet des inégalités socio-territoriales sur le risque routier (2021-2024) ;
- GUADELOOP – Analyse du dispositif global de sécurité routière en Guadeloupe et accompagnement des décideurs publics : Comprendre les mécanismes complexes expliquant le niveau de sécurité routière sur le territoire. Obtenir une vision systémique de la sécurité routière en Guadeloupe. Assurer un accompagnement opérationnel des acteurs du territoire pour prendre en compte ces éléments pour améliorer le niveau de sécurité (2023-2025) ;
- PRADAJ – Prévention d'accidents de la route et des récidives. Évaluation d'un programme d'intervention précoce (2019-2024) ;
- SPOTE : Spécificités des populations et impact des territoires sur le devenir intrahospitalier des victimes d'accidents de la route pris en charge en soins critiques en France entre 2013 et 2027 (2023-2027).

Études relatives à la santé

FOCUS : RETROUVE (2021-2024)

Le projet RETROUVE vise à mieux comprendre les facteurs cliniques et démographiques participant à la reprise de la conduite automobile des patients post-AVC. Un nombre important de séquelles, notamment des séquelles instrumentales en lien avec des difficultés de langage comme l'aphasie, constitue le facteur qui prédit le plus une recommandation défavorable à la reprise de la conduite. L'effet d'un feedback vidéo sur la prise de conscience des capacités chez des patients post-AVC est en cours d'analyse.

- EPICO – Épilepsie et conduite : compléter l'évaluation médicale de l'aptitude à la conduite par une évaluation plus objective sur simulateur de conduite pour les patients souffrant d'épilepsie (2022-2025) ;
- Apticonduite : Améliorer l'évaluation médicale en proposant d'étudier et de valider une méthode de détection des troubles d'exploration visuelle et autres troubles neuro-visuels sur simulateur de conduite (2023-2026) ;
- ESSC – Sécurité routière et santé : première étape d'exploration, d'une conduite dite sécuritaire, via une évaluation sur simulateur de conduite : Déterminer des seuils de référence prédictifs d'une conduite sécuritaire. Développer un système de référence facilitant la décision d'aptitude médicale à la conduite automobile via une évaluation sur simulateur de conduite ;
- TARPON II : Conduire une analyse du risque d'accidents lié à la consommation de médicaments à partir de la base de données des urgences de Bordeaux. Compléter les fiches résumées du passage dans 15 services d'urgences pour en faire un système de surveillance et de recherche sur le traumatisme, en utilisant des algorithmes de traitement du langage naturel de type Transformer.

Études diverses

- DIALOGUE - Identité et rapport à la règle des catégories d'usagers de la route : évaluation de leviers visant la diminution des tensions inter-usagers, la conformité et l'adhésion aux règles de circulation (2022-2025) ;
- E-Survey of road users' attitudes – 3^e phase (2021-2024) : réaliser des enquêtes auprès de citoyens d'un grand nombre de pays sur leur rapport à la sécurité routière et sur leurs comportements en circulation ;
- ARCADE – Appréhender la Relation entre les Comportements à risque des ADolescents et la pratique des jEux vidéo (2021-2024) ;
- AVATAR - Analyse & Visualisation Automatique de données de TrAfic Routier : fournir des données ouvertes et qualifiées ainsi que des outils d'exploitations pour les décideurs, bureaux d'études, gestionnaires routiers et plus largement au grand public afin d'améliorer la connaissance des trafics routiers par classe de véhicules et par typologie de réseau (réseau routier national, départemental, métropolitain...);
- SÉRENOS – Sécurité Routière : Éclairage Nocturne et Observation Satellitaire : Mieux comprendre l'impact de l'éclairage nocturne sur les accidents corporels, dans le but d'adapter les stratégies d'éclairage public (2023-2025).

LES ETUDES MENEES PAR LE CEREMA

Le CEREMA mène des études dans le domaine de la sécurité routière notamment l'administration générale de la base accidents et l'accompagnement du développement du système d'information accidentologie, une partie du bilan annuel de l'accidentalité en France, l'analyse des comportements, de l'accidentalité et des vitesses des véhicules.

LES ETUDES MENEES PAR L'UNIVERSITE GUSTAVE EIFFEL

L'université Gustave Eiffel mène des projets de recherche (Horizon Europe, BPI France, ANR, ADEME, FUI, appel à projet de la Délégation à la Sécurité Routière...) ayant un lien direct fort avec la sécurité routière. Elle assure des formations à la sécurité routière, contribue à des réflexions et des expertises dans le domaine et participe à des séminaires, conférences et colloques nationaux et internationaux.

Contentieux judiciaire de la sécurité routière

Les parquets recourent à l'ensemble des alternatives (stages de sensibilisation à la sécurité routière, orientation sanitaire et sociale, classement sous condition de régularisation) et modes de poursuites mis à leur disposition (ordonnance pénale, composition pénale, comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité, convocation par officier de police judiciaire ou par procès-verbal, comparution immédiate, ouverture d'information judiciaire). Ils sont ainsi parvenus à répondre efficacement à un contentieux croissant, représentant une part de plus en plus importante des procédures traitées par les tribunaux.

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

- à des contraventions de la 5^e classe (C5) dont la liste est fixée par le décret n° 2024-528 du 10 juin 2024 portant diverses dispositions en matière de sécurité et circulation routière ;
- aux délits de défaut de permis de conduire ou de défaut d'assurance, selon des modalités précisées par décret simple et par arrêté.

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

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

La mise en place d'un comité de coordination mensuel, associant l'ensemble des acteurs de la chaîne de traitement (ANTAI, direction générale de la Police nationale – DGPN, direction générale de la Gendarmerie nationale – DGGN, direction centrale de la sécurité publique – DCSP, DACG, direction des services judiciaires – DSJ, direction générale des finances publiques - DGFIP, parquet de Rennes), a permis la mise en production d'un dispositif complet du relevé de l'infraction jusqu'à la saisine du tribunal correctionnel en cas de contestation recevable.

Une expérimentation a été menée à compter de novembre 2018 auprès des unités de police et de gendarmerie de Rennes, Créteil et Lille avec une généralisation du dispositif pour l'ensemble du territoire national à compter du 14 janvier 2019. La forfaitisation de ces délits routiers a donné lieu à une circulaire DACG-DSJ du 16 novembre 2018 ainsi qu'à une dépêche DSJ du 16 janvier 2019 au jour de sa généralisation à l'ensemble du territoire national.

Actuellement, les amendes forfaitaires délictuelles (AFD) ne sont ni inscrites au Casier judiciaire, ni saisies dans Cassiopée, mais sont depuis peu disponibles dans l'application de ANTAI. Le tableau ci-dessous fournit les volumes annuels d'AFD dressées par les services de police et de gendarmerie pour les infractions routières. En 2022, la part des AFD (sans contestation ni majoration du fait d'un paiement hors délais) parmi les reçues est de 21 %. Certaines amendes émises ne sont en effet pas reçues car le mis en cause ne peut pas être retrouvé (problème d'identité, d'adresse...).

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

Nombre d'amendes forfaitaires délictuelles émises en matière de délits routiers par les services de police et de gendarmerie en 2022

	Émises	Reçues
Circulation avec un véhicule terrestre à moteur sans assurance	128 291	107 556
Conduite d'un véhicule sans permis	22 128	17 471
Conduite d'un véhicule avec un permis de conduire d'une catégorie n'autorisant pas sa conduite	2 698	2 648

Source : Kibana Dashboard STAT – Statistiques générales.

Champ : France.

En 2022, hors tribunaux de police, 221 650 condamnations ont sanctionné 318 600 infractions à la sécurité routière (une condamnation pouvant sanctionner plusieurs infractions, le nombre d'infractions sanctionnées est supérieur au nombre de condamnations prononcées), ce qui représente 41 % de l'ensemble des condamnations.

Les infractions liées au non-respect des règles de conduite constituent le principal groupe d'infractions sanctionnées, représentant 50 % des infractions sanctionnées en 2022 et 64 % des condamnations prononcées en matière de sécurité routière. Sur la même année, les infractions papiers représentent 27 % des condamnations et 38 % des infractions sanctionnées.

Les infractions visant à faire obstacle aux contrôles, parmi lesquelles les délits de fuite et les refus d'obtempérer, représentent 5 % des condamnations et 8 % des infractions sanctionnées en 2022. Enfin, les atteintes corporelles involontaires par conducteur, avec ou sans état alcoolique ou usage de stupéfiants, pèsent pour 3 % des condamnations et 2 % des infractions sanctionnées.

VUE D'ENSEMBLE DU CONTENTIEUX DE LA CIRCULATION ROUTIERE

unité : condamnation et infraction

	Nombre de condamnations			Nombre d'infractions sanctionnées		
	2020	2021s d	2022p	2020	2021s d	2022p
Toute infraction de sécurité routière	195 728	225 928	221 650	274 091	325 438	318 553
Non-respect des règles de conduite	122 650	140 782	142 069	136 379	158 236	159 609
Conduite en état alcoolique	66 274	68 813	70 998	73 729	75 278	79 179
dont récidive de conduite en état alcoolique	12 893	14 689	14 567	14 357	16 424	16 240
dont conduite en état alcoolique et sous l'em prise de stupéfiant	5 958	7 562	8 113	6 281	8 013	8 604
Conduite en ayant fait us age de s tupéfiant	42 388	55 426	54 548	47 423	62 653	62 341
Grand excès de vitesse	13 988	18 543	16 523	15 227	20 305	18 089
Atteinte involontaire à la personne	5 465	7 043	6 620	6 116	7 891	7 386
Blessure par conducteur sans circonstance aggravante	1 632	2 236	1 959	1 888	2 557	2 235
Blessure par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	3 173	4 002	3 943	3 569	4 526	4 433
dont blessure involontaire avec ITT ¹ <= 3 m ois en état alcoolique ou sous l'em prise de stupéfiant	1 241	1 418	1 366	1 344	1 546	1 486
dont blessure involontaire avec ITT > 3 m ois en état alcoolique ou sous l'em prise de stupéfiant	116	155	136	125	166	142
Homicide par conducteur sans circonstance aggravante	315	386	291	315	388	291
Homicide par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	345	419	427	348	422	427
dont Homicide involontaire en état alcoolique ou sous l'em prise de stupéfiant	107	121	122	107	121	122
Infraction "papier"	55 251	63 451	59 682	103 871	126 044	121 733
Conduite d'un véhicule sans permis	21 399	24 011	21 290	36 410	42 909	39 137
Conduite malgré suspension du permis	24 539	29 199	29 038	31 443	38 372	39 038
Défaut d'assurance	8 144	8 888	8 072	34 497	43 013	41 893
Défaut de plaque ou fausse plaque	1 169	1 353	1 282	1 521	1 750	1 665
Infraction visant à échapper au contrôle	10 393	12 453	11 207	23 989	28 735	25 542
Délit de fuite	3 312	4 000	3 707	4 428	5 358	4 974
Refus d'obtempérer	6 265	7 479	6 527	14 879	17 997	15 032
Refus de vérification de l'état alcoolique	808	966	965	4 672	5 370	5 524
Utilisation d'appareil perturbateur d'instrument de police	8	8	8	12	12	12
Autres infractions de circulation routière	1 969	2 199	2 072	3 736	4 532	4 283

¹ interruption totale de travail

Les données 2021 sont semi définitives et celles de 2022 provisoires.

Source : ministère de la justice. S.G. SSER, fichier statistique du Casier judiciaire national.

Champ : France.

Lecture : en 2022, 318 553 infractions à la sécurité routière ont été sanctionnées. 221 650 condamnations ont porté sur une infraction principale relative à la sécurité routière.

Note : la nomenclature utilisée dans ce tableau est un peu plus décomposée que celle figurant dans le tableau 1. En effet, celle du tableau 1 est en nomenclature Nataff, tandis que celle du tableau 2 est en nomenclature Natinf, seule à même de permettre des regroupements plus fins.

Légende : sd : semi-définitive p : provisoire

Pour faire face à l'augmentation massive du contentieux routier au début de années 2000, notamment due à la correctionnalisation (i.e. « rétrogradation » de la qualification pénale d'une infraction de crime en délit ou, à l'inverse, à passer d'une qualification pénale contraventionnelle à une qualification pénale délictuelle, à l'image de l'infraction de mise en circulation d'un véhicule terrestre à moteur sans assurance, contravention de 5^e classe devenue un délit en 2004) de certaines infractions en 2004 qui étaient antérieurement des contraventions (infractions « papiers » : conduite sans permis et sans assurance essentiellement), plusieurs procédures ont été créées pour éviter d'engorger les tribunaux correctionnels et accélérer le traitement judiciaire des infractions aux règles de la sécurité routière.

En 2022, sur les 222 500 procédures, la proportion d'ordonnances pénales (133 600) est plus élevée (60 %) que celle des jugements pénaux (88 800, 40 %). Parmi les décisions de condamnations, 43 % ont été rendues dans le cadre d'une procédure de CRPC (comparutions sur reconnaissance préalable de culpabilité).

Contentieux de la circulation routière selon le type de procédure en 2022

unité : condamnation

	Ordonnances pénales		Jugement du tribunal (total)				Toutes procédures	
		en %		en %	dont CRPC ²			en %
Toute condamnation pour au moins une infraction à la sécurité routière	133 617	100	88 842	100	38 396	100	222 459	100
Non-respect des règles de conduite	94 085	70,4	48 494	54,6	23 706	61,7	142 579	64,1
Conduite en état alcoolique	43 880	32,8	27 525	31,0	14 665	38,2	71 405	32,1
dont récidive de conduite en état alcoolique	1 981	1,5	12 595	14,2	6 800	17,7	14 576	6,6
dont conduite en état alcoolique et sous l'emprise de stupéfiant	3 446	2,6	4 685	5,3	2 600	6,8	8 131	3,7
Conduite en ayant fait usage de stupéfiant	35 741	26,7	18 862	21,2	9 015	23,5	54 603	24,5
Grand excès de vitesse	14 464	10,8	2 107	2,4	26	0,1	16 571	7,4
Atteinte involontaire à la personne	17	0,0	6 628	7,5	1 993	5,2	6 645	3,0
Blessure par conducteur sans circonstance aggravante	11	0,0	1 955	2,2	682	1,8	1 966	1,0
Blessure par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	6	0,0	3 950	4,4	1 311	3,4	3 956	1,8
dont blessure involontaire avec ITT ¹ <= 3 mois en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiant	<5	0,0	nc	1,5	621	1,6	1 373	0,6
dont blessure involontaire avec ITT > 3 mois en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiant	0	0,0	137	0,2	34	0,1	137	0,1
Homicide par conducteur sans circonstance aggravante	0	0,0	292	0,3	0	0,0	292	0,1
Homicide par conducteur avec circonstance aggravante ou récidive	0	0,0	431	0,5	0	0,0	431	0,2
dont homicide involontaire en état alcoolique ou sous l'emprise de stupéfiant	0	0,0	122	0,1	0	0,0	122	0,1
Infraction "papier"	34 330	25,7	25 608	28,8	10 169	26,5	59 938	27,0
Conduite d'un véhicule sans permis	12 692	9,5	8 787	9,9	2 932	7,6	21 479	9,7
Conduite malgré suspension du permis	14 129	10,6	14 943	16,8	6 767	17,6	29 072	13,1
Défaut d'assurance	6 872	5,1	1 230	1,4	255	0,7	8 102	3,6
Défaut de plaque ou fausse plaque	637	0,5	648	0,7	215	0,6	1 285	0,6
Infraction visant à échapper au contrôle	4 102	3,1	7 120	8,0	2 248	5,9	11 222	5,0
Délit de fuite	1 654	1,2	2 056	2,3	668	1,7	3 710	1,7
Refus d'obtempérer	1 995	1,5	4 540	5,1	1 434	3,7	6 535	2,9
Refus de vérification de l'état alcoolique	453*	nc	524*	nc	146	0,4	969	0,4
Utilisation d'appareil perturbateur d'instrument de police	nc	nc	nc	nc	0	0,0	8	0,0
Autres infractions de circulation routière	1 083	0,8	992	1,1	280	0,7	2 075	0,9

*S: non diffusé en raison du secret statistique

nc : non communiqué en raison du secret statistique

*Cellules fusionnées en raison du secret statistique

¹ : Interruption totale de travail

²: comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité

Source : ministère de la justice, SG, SSER, fichier statistique du Casier judiciaire national.

Champ : France, condamnations définitives prononcées par les cours d'assises, les tribunaux de police, les tribunaux correctionnels et les juridictions pour mineurs.

Lecture : en 2022, 222 459 condamnations définitives ont été prononcées pour au moins une infraction relative à la sécurité routière. Parmi celles-ci, 133 617 sont des ordonnances pénales.

Les infractions relatives à la conduite en état alcoolique représentent 33 % des ordonnances pénales et celles sous l'emprise de stupéfiants et les délits « papiers », 27 % chacune. 29 % des jugements prononcés correspondent à des infractions « papiers ».

Par nature d'infraction, les condamnations par ordonnance pénale sont nettement majoritaires pour les infractions au non-respect des règles de conduite et les délits « papiers » (respectivement 66 % et 57 % des condamnations), alors que les condamnations par un jugement du tribunal sont les plus nombreuses pour les atteintes corporelles involontaires et les infractions visant à échapper au contrôle (respectivement 70 % et 43 %).

La conduite en état alcoolique représente 54 % des infractions principales condamnées relatives à une infraction de non-respect des règles de conduite en 2022 et 71 000 condamnations de ce contentieux ont été prononcées à titre d'infraction principale, en hausse de 6 % par rapport à 2021.

A l'inverse, entre 2000 et 2007, le nombre de condamnations pour conduite en état alcoolique avait fortement augmenté avec notamment deux années de forte hausse en 2005 (+14 %) et en 2006 (+20 %), le maximum étant atteint en 2007 avec 154 800 condamnations. Depuis, le nombre de condamnations pour conduite en état alcoolique diminue : 21 % sont commis en état de récidive légale en 2022.

Parmi les condamnations prononcées pour conduite en état alcoolique, 21 % l'ont été dans le cadre d'infractions multiples à la sécurité routière. Quand la condamnation vise plusieurs infractions, une peine d'amende est prononcée dans 31 % des cas et dans 54 % en cas d'infraction unique. Lorsque l'auteur de l'infraction est en état de récidive légale, une peine d'amende est prononcée dans 11 % des cas.

D'autres peines viennent très souvent alourdir la sanction principale : en 2022, une mesure restrictive au permis de conduire accompagne dans 69 % des cas une peine principale d'emprisonnement ou d'amende, et une amende s'ajoute dans 17 % des cas à des peines d'emprisonnement avec sursis total.

L'EXECUTION DES PEINES PRONONCEES EN MATIERE D'INFRACTIONS ROUTIERES

L'action du bureau de l'exécution des peines

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

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

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

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

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

PROFIL ET CARACTERISTIQUES DES CONDAMNES

Caractéristiques des condamnés pour infractions « papiers » en 2022

unité : condamnation

	Conduite d'un véhicule sans permis		Conduite malgré suspension		Défaut d'assurance	
		%		%		%
Total	21 479	100	29 072	100	8 102	100
Hommes	19 743	91,9	26 960	92,7	7 166	88,4
Femmes	1 736	8,1	2 112	7,3	936	11,6
moins de 18 ans	501	2,3	0	0,0	19	0,2
de 18 à 19 ans	2 519	11,7	521	1,8	427	5,3
de 20 à 24 ans	5 343	24,9	5 626	19,4	1 680	20,7
de 25 à 29 ans	3 719	17,3	5 814	20	1 668	20,6
de 30 à 39 ans	5 410	25,2	8 379	28,8	2 355	29,1
de 40 à 59 ans	3 587	16,7	7 529	25,9	1 729	21,3
60 ans et plus	400	1,9	1 203	4,1	224	2,8
âge moyen (en années)	30,2		34,9		32,9	
âge médian (en années)	28		32		30	

Les données de 2022 sont provisoires.

Source : ministère de la justice, SG, SSER, fichiers statistique du Casier judiciaire national.

Champ : France, condamnations définitives prononcées par les cours d'assises, les tribunaux de police, les tribunaux correctionnels et les juridictions pour mineurs.

Lecture : en 2022, 8,1 % des condamnations pour conduite d'un véhicule sans permis concernaient des femmes.

En 2022, parmi les 21 500 condamnations prononcées pour des infractions de conduite d'un véhicule sans permis, 19 700 (92 %) d'entre elles concernaient des hommes.

L'âge médian au moment de la condamnation des auteurs d'infractions papier est compris entre 28 et 32 ans selon le type d'infraction. Près de quatre condamnations sur dix (39 %) pour conduite d'un véhicule sans permis concernent les moins de 25 ans tandis que près de huit condamnations sur dix pour conduite malgré la suspension du permis de conduire concernent des personnes de plus de 25 ans.

Caractéristiques des condamnés pour conduite en état alcoolique, sous emprise de stupéfiants ou pour atteinte involontaire à la personne en 2022

unité : %

	Condamnés pour conduite en état alcoolique	Condamnés pour conduite en ayant fait l'usage de stupéfiants	Condamnés pour blessures involontaires			Condamnés pour homicides involontaires		
			par conducteur sans circonstances aggravantes	par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive		par conducteur sans circonstances aggravantes	par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	
				dont état alcoolique et stupéfiants			dont état alcoolique et stupéfiants	
Total	71 405	54 603	1 966	3 956	1 510	292	431	122
Hommes	88,5	92,8	75,6	87,2	86,3	74,3	87,2	82,8
Femmes	11,5	7,2	24,4	12,8	13,7	25,7	12,8	17,2
moins de 18 ans	0,1	0,4	0,7	1,7	0,3	0,0	2,8	0,0
de 18 à 19 ans	2,4	7,6	6,7	7,3	5,6	7,9	8,8	5,7
de 20 à 24 ans	13,6	26,5	17,4	20,9	16,8	16,8	20,9	22,1
de 25 à 29 ans	14,8	21,5	12,7	15,5	14,1	13,7	17,9	13,9
de 30 à 39 ans	27,3	29,2	17,9	24,2	24,0	15,1	24,6	28,7
de 40 à 59 ans	35,4	14,4	26,1	23,8	31,3	28,4	19,0	23,8
60 ans et plus	6,4	0,3	18,5	6,5	7,9	18,2	6,3	5,7
âge moyen (en années)	38,1	29,7	40,6	34,4	37,2	41,0	33,4	34,8
âge médian (en années)	36	28	36	31	35	37	29	33

Source : ministère de la justice, SG, SSER, fichier statistique du Casier judiciaire national.

Champ : France, condamnations définitives prononcées par les cours d'assises, les tribunaux de police, les tribunaux correctionnels et les juridictions pour mineurs.

Lecture : en 2022, 7,2 % des condamnations pour conduite en ayant fait l'usage de stupéfiants concernaient des femmes.

En 2022, 89 % des condamnations pour conduite en état alcoolique concernaient des hommes. L'âge médian au moment de la condamnation des auteurs de ces infractions est de 36 ans. Les conducteurs sanctionnés pour conduite après usage de stupéfiants sont plus jeunes, avec un âge médian de 28 ans.

Dans les condamnations pour blessures involontaires et homicide involontaires, l'âge médian au moment de la condamnation des auteurs sans circonstances aggravantes est sensiblement plus élevé (respectivement 36 ans et 37 ans) que celui des auteurs en état de récidive ou ayant des circonstances aggravantes (respectivement 31 ans et 29 ans).

Les femmes, très minoritaires dans ces contentieux, sont le plus représentées dans les condamnations pour atteintes corporelles involontaires sans circonstances aggravantes : 24 % en cas de blessures, 26 % en cas d'homicide.

L'implication du ministère de la Justice dans le contrôle automatisé, décidée lors du comité interministériel du 18 décembre 2002, s'est poursuivie, tant au niveau central qu'au niveau local. Sous l'impulsion du procureur de la République près le tribunal judiciaire de Rennes responsable du centre national de traitement (CNT), les équipements de contrôle automatisés fixes et mobiles se sont multipliés.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle a créé une infraction (contravention de 4^e classe) visant à réprimer les infractions commises avec des véhicules de société. L'article L.121-6 nouveau du Code de la route, dont les dispositions sont effectives depuis le 1^{er} janvier 2017, prévoit en effet que lorsqu'une infraction à la vitesse maximale autorisée a été commise « avec un véhicule dont le titulaire du certificat d'immatriculation est une personne morale ou qui est détenu par une personne morale, **le représentant légal de cette personne morale doit indiquer (...)** dans un délai de quarante-cinq jours à compter de l'envoi ou de la remise de l'avis de contravention, à l'autorité mentionnée sur cet avis, **l'identité et l'adresse de la personne physique qui conduisait ce véhicule**, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre événement de force majeure ». La DACG a diffusé une circulaire le 29 janvier 2019 concernant cette infraction.

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