

n° 007055-01

février 2010

ÉTUDE SUR LES MESURES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN EUROPE

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**





Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

N° 007055-01

ÉTUDE SUR LES MESURES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN EUROPE

Alexandra SUBREMON
membre permanent du CGEDD

Dominique LEBRUN
Inspecteur général de l'Administration du Développement durable,

Claude LIEBERMANN
Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts.

François RENVOISÉ
Ingénieur général des Ponts, des Eaux et des Forêts.

Janvier 2010

ÉTUDE SUR LES MESURES DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN EUROPE

Par lettre du 8 octobre 2009, le Secrétaire d'État chargé des transports a confié au Conseil général de l'environnement et du développement durable une étude sur les mesures de sécurité routière en Europe, comparant en particulier les situations dans plusieurs États membres de l'Union européenne ayant connu une évolution similaire de l'accidentologie et de la mortalité. L'analyse devait notamment porter sur les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède, l'Espagne, l'Allemagne et l'Italie, en parallèle avec la situation française.

Cette étude a été confiée à Mme Alexandra SUBREMON, membre permanent du CGEDD, et à MM. Dominique LEBRUN, Inspecteur général de l'Administration du Développement durable, Claude LIEBERMANN et François RENVOISÉ, Ingénieurs généraux des Ponts, des Eaux et des Forêts.

L'examen des situations, effectué en utilisant les services de la Déléguée à la sécurité routière, a fait apparaître :

- Une contribution de ces services à l'élaboration des statistiques tenues à jour par la Commission européenne et Eurostat, en principe selon des critères harmonisés, mais avec un certain décalage, certains pays, parfois importants en étant absents,
- Un intérêt centré sur le quantitatif, le nombre d'accidents, de tués et de blessés (ATB), sans que les mesures de sécurité prises par les différents pays soient citées, analysées et surtout mises en relation avec les évolutions constatées.

Un effort apparaît donc rapidement indispensable, au niveau français et au niveau européen, visant la collecte et l'exploitation des informations statistiques comparables impliquant l'élaboration d'un « langage » commun pour les concepts, méthodes et politiques. Une mission dans ce sens pourrait être confiée à l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière en liaison avec le prochain observatoire européen.

La présente note expose les résultats du travail effectué, dans un souci opérationnel permettant de proposer des mesures en fonction des constats. Elle fait suite à un premier envoi d'une note d'étape, le 16 novembre 2009, au cabinet du Secrétaire d'État chargé des transports.

A) GENERALITES

Les pays de l'Union européenne ont tous connu une diminution régulière du nombre de personnes tuées sur la route depuis les années 1970. Cette évolution n'est néanmoins pas homogène : les pays de l'Est de l'Europe présentent un décalage dans le temps, le nombre de personnes tuées y a ainsi cru jusqu'au début des années 1990, pour décroître ensuite d'environ 4 % chaque année.

Il faut rappeler qu'au début des années 2000, l'Union européenne a fixé l'objectif de réduire le nombre de personnes tuées de moitié à l'horizon 2010, soit de passer de 50.000 à 25.000 tués. Malgré les résultats obtenus dans certains pays, en premier le nôtre, il est à craindre que cet objectif ne puisse pas être atteint.

En effet, en 2008, les pays de l'Union européenne ont enregistré 1,2 millions d'accidents

corporels (baisse de 5% par rapport à 2007), qui ont occasionné le décès de plus de 39.000 personnes, soit une baisse de 8% par rapport à 2007, mais aussi une diminution insuffisante par rapport à la situation de départ de 50.000 décès annuels.

B) COMPARAISONS ENTRE LES PAYS

La plupart des pays de l'Union européenne ont connu une baisse importante du nombre des tués entre 1970 et 2008. Par exemple, la France, l'Allemagne, la Suisse et les Pays-Bas ont divisé par quatre leur nombre de tués sur la période.

Pour les pays d'Europe du Nord ou de l'Ouest, cette baisse s'est effectuée en deux étapes :

- entre 1970 et 1995, on a observé une baisse très importante et régulière du nombre de tués. Cette baisse quasi-générale s'explique par la mise en place d'une réglementation complète – bien que dans des conditions différentes suivant les pays – portant sur les trois déterminants essentiels de la sécurité routière, la vitesse, le port de la ceinture et la lutte contre l'alcoolisme au volant,
- entre 1995 et 2008, après une période de relative stabilité, la baisse du nombre de tués s'est accélérée, en France et en Espagne, du fait de la mise en place du contrôle sanction automatisé et des systèmes de permis à points. Ailleurs, notamment dans les pays qui avaient obtenu les premiers de bons résultats, Royaume-Uni, Suède, la tendance s'est infléchie, toujours marquée à la baisse mais de façon moins rapide. Ces baisses ont parfois été entrecoupées d'augmentations ponctuelles plus ou moins importantes.

Le tableau suivant permet de comparer le nombre de tués, dans l'ensemble de l'Union européenne et dans les sept pays de l'échantillon (Allemagne, Espagne, France, Italie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède) :

Nombre de tués par Million habitants	Allemagne	Espagne	France	Italie	Pays Bas	Royaume-Uni	Suède
1970	277	nd	325	205	245	139	163
1990	116	147	153	122	86	64	65
2000	93	145	136	115	68	60	66
2007	60	84	75	86	43	50	51
Évolution 2007/1990	-48,3	-42,9	-51,0	-29,5	-50,0	-21,9	-21,5
Évolution 2007/2000	-35,5	-42,1	-44,8	-25,2	-36,8	-16,7	-22,7

Source: ONISR (bilan 2008)

Au-delà de la baisse générale du nombre de tués, on constate une homogénéisation progressive de la situation des différents pays par la réduction des écarts, en 1970: 186 tués par million d'habitants de plus en France qu'au Royaume Uni ; en 2000: 85 tués par million d'habitants de plus en Espagne qu'au Royaume Uni ; en 2007: 43 tués par million d'habitant de plus en Italie qu'aux Pays Bas.

On peut distinguer trois groupes de pays dans l'Union européenne :

- Pays Bas, Royaume-Uni, Suède, Allemagne... où la mortalité routière est la plus faible, moins de 60 tués par million d'habitants ;
- France, Italie, Espagne, Autriche, Belgique, Danemark... qui se situent à des taux intermédiaires, entre 60 et 90 tués par million d'habitants ;
- Enfin, les nouveaux États membres, en général moins développés économiquement,

présentent des résultats médiocres, avec plus de 100 tués par million d'habitants.

Les pays ont appliqué en général des politiques proches, consistant, sous l'impulsion de l'Union européenne, à généraliser des bonnes pratiques et des mesures efficaces. Toutefois, les modalités de contrôle et de sanctions sont restées assez différentes.

De nombreuses explications sont proposées pour expliquer les différences de résultats : les facteurs les plus couramment avancés ont trait à la démographie, au niveau de développement, à la densité de l'habitat, à l'exposition au risque dans une zone du fait des trajets domicile-travail, aux variations climatiques (différences entre pays du nord et pays méditerranéens), enfin à la relation culturelle ou sociétale au véhicule.

Aujourd'hui, le renforcement de l'efficacité des politiques de sécurité routière exige des analyses précises ciblées sur les circonstances des accidents (type de réseau, périodes de conduite) et les populations à risques (nouveaux conducteurs, en particulier les jeunes, conducteurs de deux roues motorisées ou non, etc...).

C) ANALYSE DES POPULATIONS A RISQUES

C.1. Comparaison par type d'urbanisation et de réseau

En moyenne, les deux tiers des accidents ont lieu en milieu urbain, mais ces accidents n'occasionnent qu'un tiers des tués.

Les pays les plus au Nord (Allemagne, Autriche, Belgique, Irlande, Suède, Finlande mais également la France) ont des taux de tués en milieu urbain plus faibles, autour de 25 %, avec toutefois les exceptions du Royaume-Uni (31,5%) et des Pays-Bas (38,1%). Ces écarts s'expliquent, outre un nombre total de victimes faible, par le nombre important de victimes piétons au Royaume-Uni et de cyclistes tués aux Pays-Bas, le pourcentage d'habitants utilisant quotidiennement un vélo étant en effet est bien plus important qu'ailleurs, alors que ces pays se placent globalement parmi les plus sûrs.

En Italie, en Grèce, en Pologne et au Portugal, la mortalité routière reste élevée et plus de 40% des personnes tuées le sont en milieu urbain.

La France se classe huitième pour les accidents en milieu urbain parmi tous les États-membres.

Par types de réseaux, les autoroutes sont partout plus sûres que le réseau de rase campagne (de l'ordre de deux à trois fois selon les pays qui ont fourni des données). Les autoroutes les plus sûres se situent aux Pays-Bas (1,3 tués par milliard de kilomètres parcourus), les autoroutes françaises se situent dans la moyenne (2,3 tués par milliard de km pour une moyenne européenne de 2,5 tués par milliard de km).

En France, les routes de rase campagne se situent, en terme de sécurité, en deuxième position sur les sept pays déjà cités où les données sont disponibles (4,4 tués par milliard de kilomètres parcourus).

C.2. Comparaison par catégorie d'usagers

Les pratiques locales de déplacement ont des effets sur la répartition des victimes entre les différentes catégories d'usagers. Par exemple, aux Pays-Bas où le mode de transport en vélo est très important, le pourcentage de cyclistes tués est de 20,7%, alors qu'il ne dépasse guère les 10% dans les autres pays. Dans chaque pays, on constate qu'une catégorie particulière d'usagers pèse plus lourd dans le nombre des victimes.

Toujours à titre d'exemple, en Pologne, un tiers des personnes tuées sont des piétons, au Royaume-Uni un peu plus d'une personne sur cinq, en France, ce rapport est de un sur huit.

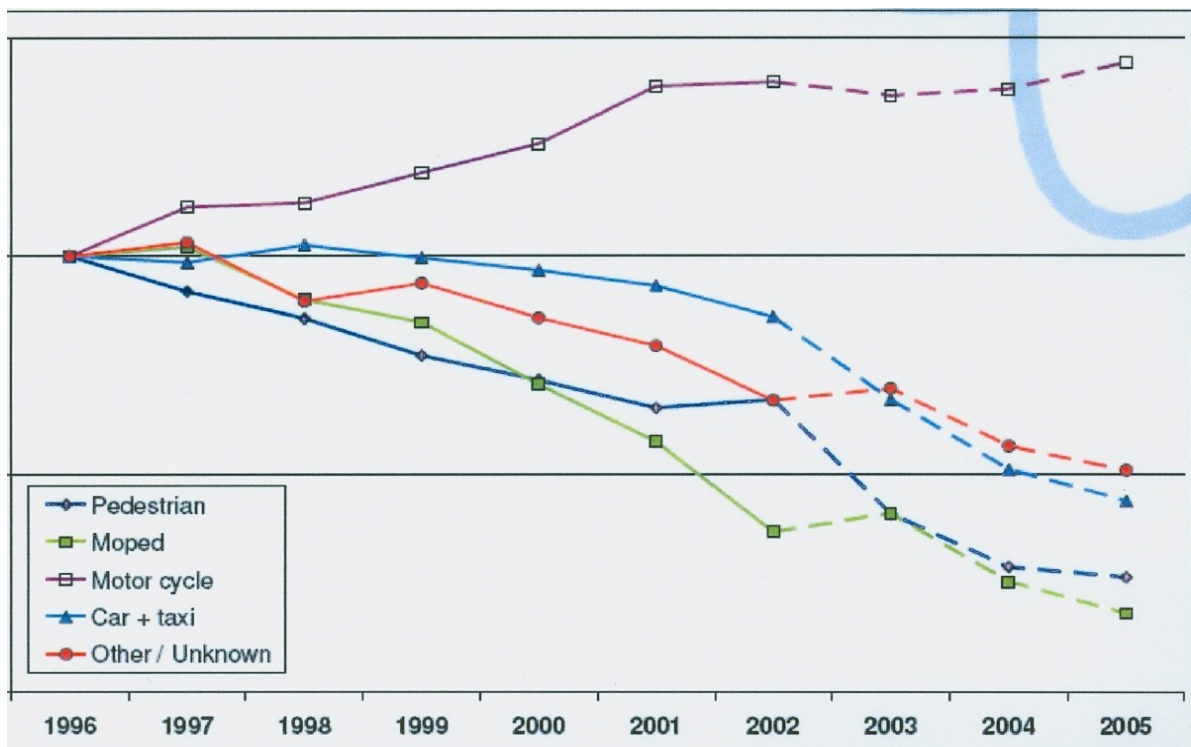
Le taux de personnes tuées en deux-roues motorisés (cyclomoteur et moto) a augmenté dans la plupart des pays de l'Union (cf. tableau ci-dessous), même si les différentes façons de comptabiliser la circulation des motocyclettes (motos seules ou motos et cyclomoteurs) ne permettent pas de comparer de façon totalement fiable le risque des motocyclettes ou des

deux-roues d'un pays à l'autre.

C'est ainsi qu'entre 2006 et 2007, le Danemark a vu la part de personnes tuées en deux roues motorisés augmenter de 6%, l'Espagne de 3,8% et la France de plus de 10%. Cette situation est à l'évidence préoccupante, et si aucune disposition n'est prise, la dégradation risque d'être de plus en plus importante au cours des prochaines années et d'impacter de manière très sensible le bilan global de la sécurité routière.

On constate par ailleurs que les projets d'adaptation de la réglementation et de l'action publique au phénomène d'accroissement des accidents de deux roues motorisés, présentent de nombreuses ressemblances d'un pays européen à l'autre, et sont constitués d'un nombre important de mesures diverses, ainsi que l'indiquent les fiches par pays figurant en annexe 1 au présent rapport.

Cependant, l'augmentation du risque portant sur les deux roues motorisés représente une tendance lourde sur l'ensemble des pays européens, en particulier chez les conducteurs de plus de 40 ans qui les utilisent pour éviter les embouteillages urbains ou l'interdiction d'accès des centres villes aux automobiles. Les actuelles politiques publiques qui visent depuis une dizaine d'années à diminuer la place de la voiture en ville, sans les avoir accompagnées de la réalisation des aménagements urbains nécessaires ni du nécessaire apprentissage préalable de ce mode de transport, peuvent en partie expliquer cette évolution. La forte augmentation du nombre de personnes qui utilisent, au moins pour une partie de leurs déplacements, les deux roues motorisés, entraîne ainsi une augmentation du risque portant sur cette catégorie d'usagers. En Europe, le risque de mourir dans un accident de la route est dix-huit fois plus élevé pour les motocyclistes que pour les autres usagers de la route. En 2006, en France, les motocyclistes qui ont perdu la vie sur les routes représentaient environ 16% de tous les accidents mortels de cette année alors que les motocyclistes ne représentent que 2% des usagers de la route. Il y aurait donc lieu de procéder rapidement à une analyse des comportements et des motivations des anciens automobilistes ou de ceux qui projettent de moins utiliser prochainement leur voiture pour comprendre dans quelles conditions ils retiennent le choix de recourir aux deux roues motorisés plutôt qu'aux transports en commun ou aux modes de déplacement doux.



Source Eurostat

Évolution du nombre de morts motos et cyclomoteurs entre 1996 et 2005
Comparée aux autres modes de transport (échantillon de 14 pays de l'Union européenne)

C.3. Comparaison par classes d'âge

Dans tous les pays de l'Union européenne, les jeunes entre 18 et 24 ans, et particulièrement les hommes, sont en moyenne deux fois plus exposés au risque de mourir dans un accident de la route que le reste de la population.

Pour les 18-24 ans, la France se situe à un niveau proche de la moyenne, tout en étant plutôt vers le bas du classement (onzième position sur les 18 pays dont les données sont disponibles), alors que le taux de personnes tuées de plus de 65 ans y est assez faible (La France, pour cet indicateur, figure en sixième place). Enfin, le pourcentage des tués de la tranche 18-24 ans est ainsi supérieur de 21% en France à la moyenne européenne, et en ce qui concerne les six pays de l'échantillon étudié ci-dessous, la France a ainsi la plus mauvaise position pour le pourcentage de jeunes de 18 à 24 ans tués sur la route.

Personnes tuées par classe d'âge (année 2007)

Pays de l'Union européenne	0-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et plus	Age Inconnu	Ensemble (données brutes)
Allemagne	5,8	19,6	27,6	23,6	23,3	0,1	4 949
Espagne	6,4	14,5	40,4	21,9	15,7	1,1	3 823
France	7,9	21,2	32,3	19,3	19,1	0,2	4 620
Italie	5,6	14,1	42,6	13,3	21,5	2,9	5 131
Pays-Bas	9,6	18,9	27,2	18,8	25,5	0,0	709
Royaume-Uni	9,4	20,9	31,1	19,6	18,8	0,3	3 059
Suède	6,8	18,3	25,1	27,6	22,3	0,0	471
Total échantillon de 18 pays de l'Union Européenne*	6,4	17,5	34,4	21,0	19,5	1,0	36 269

*Source ONISR *=D, SP, F, I, N, UK S, AUS, B, DK, SUO, GR, HUN, PL, P, SLOV, TCH, LUX*

C.4. Comparaison entre politiques nationales

D'une manière générale, à l'exception des contrôles de vitesse par radars automatiques, qui se sont développés récemment, les politiques nationales de sécurité routière passent progressivement d'une approche globale à une approche plus sélective, pour modifier le comportement des populations à risques. Cela conduit à cibler les actions sur des populations qui peuvent être réparties en trois catégories que l'on retrouve de façon relativement homogènes dans les différents pays :

- les imprudents, parfois par refus viscéral des règles, ou par inconscience liée au manque d'expérience, par exemple parmi les jeunes conducteurs,
- les populations vulnérables : piétons, deux roues, souvent difficilement perçues par les autres usagers, plus sensibles à l'état de la chaussée, dont les autres conducteurs ne connaissent pas les possibilités de réaction, les contraintes, etc..
- les réfractaires aux mesures de sécurité, de moins en moins nombreux, comme par exemple ceux qui ne mettent pas encore leurs ceintures, qui conduisent sous l'emprise de l'alcool et, de plus en plus fréquemment, sous l'emprise de substances psychotropes licites ou illicites.

D) LES MESURES SUSCEPTIBLES D'ETRE MISES EN ŒUVRE

D'une manière générale, les réglementations des États membres de l'Union européenne tendent à se rapprocher, comme le montrent les tableaux comparatifs joints en annexe où figurent les actions qui ont pu être menées pour changer le comportement des usagers de la route dans les six États membres ayant connu une évolution similaire à celle de la France : Suède, Italie, Royaume-Uni, Pays-Bas, Allemagne, Espagne. En outre, dans la même

annexe, figurent les renseignements relatifs à la politique de sécurité routière pour les deux roues motorisés pour la Belgique et la Suisse.

Afin de donner un nouvel élan à la politique de sécurité routière, un certain nombre d'axes de travail prioritaires ont été sélectionnés. Ils devront être approfondis au regard des expériences étrangères, et à la lumière des discussions avec les associations :

- 1 une nouvelle ambition en direction des deux roues motorisés,
- 2 une véritable formation post-permis,
- 3 le renforcement de l'action interministérielle,
- 4 un audit des conditions de fonctionnement du contrôle sanction automatisé, pouvant conduire à une relance dans le cadre d'une coopération européenne,
- 5 l'harmonisation de la signalisation des limitations de vitesse,
- 6 la lutte contre la conduite sans permis,
- 7 la réduction des niches d'insécurité,
- 8 l'exemplarité des services de l'État
- 9 mesures diverses issues des expériences européennes,
- 10 un observatoire permanent des politiques et des bonnes pratiques de lutte contre l'insécurité routière en Europe et dans le monde.

D.1. Une nouvelle ambition en direction des deux roues motorisés.

Alors que le nombre de morts dans ce domaine avait connu une évolution à la baisse, la situation s'aggrave désormais ; 771 morts sont ainsi à déplorer entre janvier et octobre 2009, représentant une augmentation de 14,1% par rapport à la même période de 2008. Ainsi le risque de mourir est environ 20 fois plus élevé que pour l'ensemble des autres usagers de la route pour une même distance parcourue ; de plus les blessés graves avec séquelles permanentes sont pour une moitié des utilisateurs de deux roues motorisés.

Les 2 roues motorisés constituent ainsi à l'heure actuelle un des domaines où une action forte en matière de sécurité routière est le plus nécessaire.

Même s'il s'agit d'un domaine où la connaissance reste paradoxalement encore limitée (exposition au risque, répartition des distances parcourues entre les différents usages et comportements dominants qu'entraîne chacun des usages), il est possible, à la suite du rapport de M. Régis GUYOT de juillet 2008, qui avait permis de rassembler un certain nombre d'éléments sur l'accidentalité spécifique des deux roues motorisés et sur le comportement de leurs conducteurs, et de la concertation sur la sécurité des deux roues lancée par la Déléguée interministérielle, ainsi que de la consultation des prochaines pistes d'action d'autres pays européens telles qu'elles apparaissent à la lecture des fiches par pays qui suivent, d'énumérer une première liste d'objectifs. Leurs modalités de mise en œuvre pourront être retenues à la suite de la concertation engagée par la Déléguée interministérielle, soit en reprenant des mesures déjà adoptées par d'autres pays européens, soit en retenant des propositions du rapport précité, soit, enfin, en approfondissant ou en renforçant un certain nombre de mesures actuelles.

- Inciter à une sensible réduction des vitesses effectives en particulier sur les routes départementales, enjeu central de la sécurité des motards, dont la vitesse moyenne est supérieure à celle des autres catégories d'usagers en faisant respecter strictement les réglementations , en particulier en rendant le contrôle-sanctions automatisé pleinement contraignant vis à vis des conducteurs de deux roues motorisés, et en renforçant les campagnes de communication et de sensibilisation des motards.
- Favoriser une meilleure perception réciproque des motards et des autres usagers de la route.
- Améliorer la protection physique des motards et diminuer le risque au niveau de

leur équipement et au niveau de l'adaptation des infrastructures.

- Mener une réflexion sur l'amélioration du brevet de sécurité routière (BSR) afin de mieux sensibiliser les conducteurs novices aux risques inhérents à la pratique d'un cyclomoteur ou d'une moto
- Prévoir dans la formation des motards un volet post-permis en concertation avec les sociétés d'assurance. Un groupe de travail pourrait être créé pour déterminer les modalités de mise en œuvre de cette réforme.
- Procéder à une réflexion d'ensemble sur le système des permis de conduire des deux roues motorisés, susceptible de donner lieu à une nouvelle organisation de ce système.

Aux objectifs énoncés ci-dessus pourraient être associées des mesures concrètes dans le cadre des travaux de concertation en cours.

D.2. une véritable formation post-permis

Pour l'apprentissage de la conduite, les principaux pays forment trois groupes :

Phase unique avec permis probatoire	Deux phases, deux épreuves	Accès graduel à la conduite
Allemagne, Danemark, France, Portugal, République Tchèque, Suède	Autriche, Finlande, Luxembourg, Suisse,	USA, Canada, Québec, Australie, Nouvelle-Zélande

On constate deux groupes à peu près d'égale importance entre les pays à épreuve unique et ceux à double épreuve ou avec un accès graduel, le second groupe ayant tendance à se développer. En effet, la pratique de la double épreuve présente trois effets positifs majeurs :

- un permis réellement provisoire, qui peut être remis en cause de façon concrète, notamment en cas d'infraction, incitant les jeunes conducteurs à la prudence en fonction de leurs capacités et de leur expérience. En France, les dispositions du permis probatoire qui visent cet objectif, n'ont pas encore permis, malgré leur renforcement régulier, d'abaisser de façon significative le taux d'accidentologie et de mortalité routière des jeunes de 18 à 24 ans,
- la possibilité d'étudier ou de renforcer les bonnes pratiques de conduite, pendant la période du permis probatoire, que des restrictions encouragent alors. On peut citer à titre d'exemple des limites de vitesse spécifiques, des périodes de conduite, un taux d'alcoolémie nul. Il faudra cependant prendre garde à ce que de telles mesures ne puissent pas être assimilées à une « discrimination anti-jeunes ».
- la possibilité d'une véritable formation post-permis obligatoire pour une confirmation de la validité du permis après un ou deux ans.

Ainsi l'Autriche a mis en place en 2003 de telles dispositions, puisque, après avoir réussi son permis probatoire, le jeune doit poursuivre sa formation pendant un an en suivant trois modules obligatoires :

- le premier entre deux et quatre mois après l'examen (deux audits de conduite de 50 minutes avec un enseignant de la conduite),
- le second entre le troisième et le neuvième mois (formation de 6 heures sur circuit pour favoriser la prise de conscience des limites du système Homme/Véhicule/Espace et 2 heures de discussion de groupe avec un psychologue sur les comportements spécifiques des conducteurs novices),

; le troisième entre six et douze mois (contenu identique au premier module).

Si le jeune commet certaines infractions, il doit se soumettre à un entretien avec un psychologue et la période probatoire du permis, qui est de deux ans, peut être prolongée d'une année.

L'évaluation du dispositif apparaît très positive puisque, sur la tranche d'âge des 18 / 21 ans, une baisse de 26 % de l'accidentalité des conducteurs novices a été enregistrée entre 2002 et 2006, alors qu'elle n'est que de 8 % pour l'ensemble de la population.

La réforme à engager doit être l'occasion de relier plus fortement la formation des conducteurs et la validation de leurs connaissances, aujourd'hui trop souvent dissociées. Elle est appelée à concerner l'ensemble des usagers de la route qui doivent disposer d'un permis de conduire ; la formation post-permis des motards, déjà citée, prendra ainsi sa place dans un ensemble plus large.

D.3. Le renforcement de l'action interministérielle

Dans la période récente, la politique de sécurité routière s'est trop souvent limitée à une production commune MEEDDM/Ministère de l'Intérieur, sans d'ailleurs que le lien récent entre sécurité routière et développement durable soit toujours bien perçu. A cet égard, l'éco conduite et l'éco mobilité, facteurs de sécurité routière par une approche plus globale de l'acte de conduire, devraient être mieux prises en compte.

De plus, les progrès en matière de sécurité routière nécessitent la prise en compte d'autres dimensions, par exemple une dimension éducation et formation (les premiers enseignements de sécurité routière, la possibilité de préparer au code de la route au collège), une dimension santé (les moyens mis en place pour prévenir les accidents sont extrêmement faibles au regard de ceux qui sont mobilisés pour les « réparer », la lutte contre les addictions), une dimension travail, (plus de 50% des accidents du travail sont des accidents de la route), une dimension justice (sanctions en cas d'infractions, plans de contrôle...).

La création en 1970 d'une délégation interministérielle à la sécurité routière, les grandes décisions prises en CISR ont puisé leur force et leur efficacité dans une coopération coordonnée entre les principaux ministères concernés sous l'autorité du Premier ministre et du Délégué. Ce dispositif institutionnel semble aujourd'hui rencontrer des difficultés de positionnement et d'organisation.

Une étude comparative sur les organisations institutionnelles dans les pays retenus pourrait apporter des éclairages utiles.

D.4. Un audit du fonctionnement du système de contrôle-sanction automatisé

Le système de contrôle-sanction a fait ses preuves. Il est un des éléments essentiels de la baisse de la mortalité depuis 2002. Au-delà de l'implantation de radars de plus en plus nombreux, l'audit interministériel effectué en 2005 par le CGPC en liaison avec l'IGA mérite aujourd'hui d'être actualisé de façon à servir d'appui pour des décisions d'ajustement ou de renforcement. De nombreux pays voisins ayant, sous une forme ou une autre, recouru à des dispositifs similaires, le moment semble venu de donner un caractère européen aux analyses, de façon à accélérer l'harmonisation indispensable et aujourd'hui trop limitée.

D.5. L'harmonisation de la signalisation des limitations de vitesse

Les efforts déployés depuis plusieurs années pour rendre la signalisation « respectée car respectable » n'ont pas encore abouti à un résultat pleinement probant, en particulier en raison de la pluralité des autorités décisionnaires et de l'impossibilité d'établir une distinction précise et non équivoque entre routes en agglomération et en rase campagne.

Il est urgent, notamment au vu des expériences des autres pays de l'Union, d'améliorer la cohérence de notre réglementation. L'obligation de liaison avec les collectivités territoriales se trouve renforcée par la décentralisation intervenue ces dernières années. C'est très vraisemblablement la seule façon d'apporter une réponse consensuelle à la question réelle de

l'acceptabilité sociale d'un dispositif de contrôle sanction renforcé.

D.6. La réduction des niches d'insécurité

La majorité des actions et des campagnes de communication, qui privilégient la sensibilisation et l'explication, sont essentielles. S'il convient bien évidemment de poursuivre cette politique, il faut aussi apporter des réponses au développement de pratiques, récentes ou plus anciennes, qui constituent des niches d'« insécurité routière ». Citons en quelques unes à titre d'exemples :

- Le nombre de scooters avec deux roues jumelles à l'avant en très forte progression. Assimilés, quelle que soit leur cylindrée, à des véhicules à trois roues redevables du permis B, une clarification est indispensable. Un dispositif adapté de permis devrait être mis en place.
- L'augmentation du nombre de scooters ou mobylettes utilisés pour la livraison rapide de courriers ou de pizzas dont la promotion commerciale repose sur la rapidité de livraison, est notable. Une action de sensibilisation et de remise en ordre est souhaitable, en liaison avec les professions concernées.
- La question de l'aptitude médicale à la conduite et de la généralisation des contrôles médicaux n'est toujours pas réglée. Il pourrait être ainsi opportun d'anticiper la transposition de la Directive 2006/126 relative au permis de conduire par rapport à la date-limite de 2013. (imposer des examens médicaux afin de garantir le respect des normes minimales concernant l'aptitude physique et mentale à la conduite et de les mettre en œuvre par exemple pour les ophtalmologistes)

D.7. La lutte contre la conduite sans permis

Depuis plusieurs années, tous les observateurs s'accordent pour souligner que le nombre de conducteurs conduisant sans permis de conduire, qu'ils n'en aient jamais possédé ou qu'ils l'ait vu annulé, est très significatif et s'accroît de manière sensible. Une telle évolution ne saurait perdurer sans finir par être perçue comme un symbole d'impunité globale : quelle que soit la succession des infractions relevées à son encontre, le conducteur paraîtrait en effet au final assuré de pouvoir continuer à conduire un véhicule ! Le même phénomène peut être constaté dans de nombreux autres pays européens.

Les peines encourues dans les différents pays européens de l'échantillon par les conducteurs conduisant sans permis sont les suivantes :

- Belgique : entre 1100 et 11.000 euros,
- Espagne : 450 euros, +, selon la gravité du cas, 3 à 6 mois de prison et de 31 à 90 jours de travaux d'intérêt général,
- Luxembourg : entre 500 et 10.000 euros + de 8 jours à 3 ans de prison,
- Danemark : entre 1000 et 2000 euros (mais, ça dépend du salaire, ça peut être divisé par 2 si salaire faible) + prison jusqu'à 18 mois,
- Estonie : jusqu'à 383 euros + prison jusqu'à 30 jours,
- Autriche : au minimum 363 euros,
- Italie : 10.000 euros + prison si récidive. En France, l'article L 221-1 du code de la route prévoit une amende de 1.500 euros au maximum et une peine d'emprisonnement d'un an. En outre, d'autres peines peuvent être prononcées . En cas de récidive l'article L 221-2 prévoit des peines majorées, une amende de 3750 euros au maximum, une peine d'emprisonnement de deux ans, ainsi que des peines d'immobilisation ou de confiscation.

Les peines prévues en France ne sont pas moins sévères que dans la plupart des autres pays européens ; et ce n'est pas par un renforcement des diverses peines prévues aujourd'hui que

l'on peut espérer voir reculer le phénomène: l'amende effectivement prononcée est le plus souvent bien inférieure au maximum, et la difficulté de connaître le niveau de solvabilité du contrevenant peut par ailleurs créer des iniquités. Les peines de prison, quant à elles, auront souvent pour conséquence la perte de l'emploi et pourront entraîner le contrevenant dans la voie d'autres délits. Il faut ajouter qu'une telle perspective risquerait d'être très mal perçue au plan social, en particulier dans les quartiers sensibles.

On peut naturellement penser à la seule peine réellement lisible: l'immobilisation immédiate du véhicule pour une période de temps qui s'achèverait au moment où le contrevenant serait pour la première fois ou de nouveau en possession d'un permis de conduire.

Mais cette proposition implique que soient préalablement étudiées avec soin puis arrêtées les modalités pratiques, notamment en termes de moyens concrets nécessaires dans chaque département, de sécurité juridique et de coût, de la garde des véhicules immobilisés ou confisqués (dans l'attente pour ces derniers de leur vente au bénéfice de l'État). Des expériences passées ont en effet montré que ces modalités pratiques sont particulièrement délicates à arrêter puis à mettre en œuvre, quand on veut assurer la pérennité du dispositif.

D.8. L'exemplarité des services de l'État

Les experts et les enquêtes soulignent de façon constante que l'efficacité et l'acceptation de la politique de sécurité routière passent par l'exemplarité du comportement de ceux qui édictent les règles et l'équité dans les sanctions.

Périodiquement les plus hauts responsables politiques rappellent un certain nombre de règles déontologiques en ce sens, malheureusement souvent vite oubliées (non respect de règles essentielles du code de la route par certains cortèges officiels, prolifération de régimes dérogatoires au port de la ceinture de sécurité (police), utilisation abusives de gyrophares etc...).

Une étude comparative avec les pratiques dérogatoire dans les autres États pourrait être utile pour appuyer un nécessaire rappel à l'ordre sur ce point.

D.9. Mesures diverses issues des expériences européennes

Parmi les propositions figurant dans les fiches jointes, un certain nombre de points peuvent être soulignés :

- Pour la Suède, la mise en service d'éthylotests anti-démarrage, l'expérimentation de contrôles sur les vitesses moyennes et le développement d'aides à la conduite (systèmes de transports intelligents),
- Pour l'Italie, le renforcement des dispositifs concernant l'alcool, les drogues ou la prise de médicaments,
- Pour la Grande Bretagne, l'adaptation des limites de vitesse aux situations réelles de danger, le renforcement de la lutte contre l'alcoolisme, y compris pour les piétons, l'éducation des enfants qui jouent dans les rues,
- Pour les Pays-Bas, des cours obligatoires et des stages pour ceux qui commettent régulièrement des infractions, l'intégration à la sécurité routière de l'environnement et de la santé, des actions ciblées sur les populations à risque,
- Pour l'Allemagne, des campagnes de communication, une organisation parallèle de la mobilité et de la protection des seniors, la formation dès l'enfance à l'éducation routière, la protection des piétons par le design des véhicules, la sécurisation des vélos et des deux roues motorisés, notamment par la séparation des circulations,
- Pour l'Espagne, une série de mesures sur les contrôles et les règles dans le même esprit que la politique française de sécurité routière.

L'ensemble de ces mesures confirme l'approche générale retenue, s'attaquer aujourd'hui aux populations à risque en matière de sécurité routière, en priorité les usagers de deux roues motorisés et les nouveaux conducteurs.

D.10. Un observatoire permanent des politiques et des bonnes pratiques de lutte contre l'insécurité routière en Europe et dans le monde

On constate une grande hétérogénéité des approches et une véritable difficulté, au-delà des statistiques primaires sur les accidents et la mortalité, à établir des comparaisons harmonisées et opérationnelles entre les différents pays de l'Union européenne, et, encore plus, du monde. Les statistiques de l'Union européenne sont établies à partir des informations communiquées par les différents pays sans harmonisation préalable. Un système efficace d'observation ayant pour objectif de comparer les pratiques et de connaître de façon anticipée ou rapide celles qui sont très prometteuses, ou qui donnent des résultats réellement positifs devrait être mis en place. La Commission annonce d'ailleurs vouloir prendre une initiative importante dans ce sens.

Une diversification et un élargissement des missions de l'ONISR pourrait ainsi permettre la constitution progressive d'un observatoire français des politiques et des pratiques internationales, et de donner un correspondant aux acteurs européens et à ceux d'autres pays.

Alexandra SUBREMON,
Membre permanent du CGEDD

Dominique LEBRUN,
Inspecteur général de l'Administration et du
Développement durable

Claude LIEBERMANN,
Ingénieur général des Ponts,
des Eaux et des Forêts

François RENVOISÉ,
Ingénieur général des Ponts,
des Eaux et des Forêts

ANNEXE 1

Fiches Sécurité routière par pays

**Fiches complètes : SUÈDE, ITALIE, ROYAUME-UNI, PAYS-BAS, ALLEMAGNE,
ESPAGNE,**

Fiches sur la seule problématique des 2 roues motorisés : BELGIQUE, SUISSE

SUEDE

Sécurité routière

1. Généralités

Population : 9.200.000 habitants.

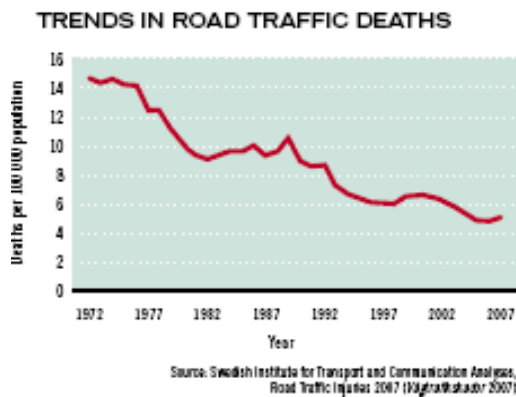
Nombre de permis de conduire : environ 5.000.000.

Taille du parc de véhicules motorisés : 5.500.000

- VL : 77% ; - véhicules professionnels (poids lourds, transports en commun, véhicules utilitaires légers) : 10% ; - 2RM : 8% ; - autres : 5%. C'est l'Administration suédoise de la Route qui définit la stratégie nationale dans le domaine de la sécurité routière.

2. Indicateurs sécurité routière

Source: Swedish Institute for Transport and Communication Analysis,
Road Traffic Injuries 2006 (Vägnärskasador 2006)



La Suède, parmi les premiers élèves de la classe européenne a connu de 2005 à 2007 une légère remontée dans le nombre de tués sur les routes.

Le nombre de blessés a aussi été orienté à la hausse entre 2006 et 2007, passant de 26.636 à 26.749, mais ce chiffre est reparti (un peu timidement, - 3%) à la baisse en 2008, passant à 25.946.

La Suède a un taux de tués par million d'habitants parmi les plus bas de l'Union européenne, à savoir 43, comme le Royaume-Uni.

3. Commentaires sur la politique suédoise de sécurité routière

Ce pays a aussi connu des « hauts et des bas » en matière de sécurité routière, avec même une augmentation du nombre de tués en 2007, semble-t-il essentiellement dus à la consommation d'alcool : selon les sources suédoises, 33% des accidents mortels auraient été dus à l'alcool en 2007.

On comprend donc aisément pourquoi, dans un pays où déjà, le taux maximal d'alcoolémie est 0,2 g/l et où la législation en cas d'alcoolémie au volant est sévère, les Suédois envisagent le déploiement généralisé des éthylotests anti-démarrage aux véhicules lourds d'abord, puis à tous les véhicules, dans les 3 à 4 ans à venir.

Par ailleurs, les grands espoirs d'amélioration prochaine de la sécurité routière, dans le cadre de leur politique de « Vision zéro », passent par les applications liées aux systèmes de transports intelligents infrastructure-véhicule ou véhicule-véhicule : la technique relaie

l'humain, s'il est défaillant. Mais, jusqu'où celui-ci est-il susceptible d'être remplacé, voire supplanté ? La technologie est-elle sûre à 100% ?

Enfin, comme d'autres pays comme l'Autriche, la Suède expérimente aussi les contrôles de vitesse moyenne sur des trajets plus ou moins longs. Ceci se heurte, comme dans tous les pays européens, aux systèmes judiciaires qui requièrent une infraction précise, commise à un instant « t » précis, en un lieu précis, plutôt que la certitude que l'infraction a été commise, mais on ne sait pas exactement ni où, ni quand. Ce sont néanmoins des expériences intéressantes à suivre et, peut-être, à terme à transposer chez nous quand les esprits seront plus mûrs.

Enfin, il faut souligner l'engagement de certains constructeurs automobiles, comme Volvo : « en 2020, plus personne ne doit trouver la mort dans une Volvo ».

4. Problématique des 2 roues motorisés

- Les autorités suédoises évaluent la situation de la manière suivante : d'une manière générale, c'est-à-dire pour l'instant sans isoler le groupe d'utilisateurs de 2RM, elles constatent que les principales causes de décès sur les routes sont la vitesse et l'alcool, mais aussi une certaine négligence dans la prise en compte de groupes spécifiques, tels que celui des utilisateurs de 2RM. A souligner que la pratique de la moto est limitée aux mois favorables d'été et ne représente pas réellement dans cet EM un usage destiné à mieux affronter les embarras de circulation en zone urbaine.
- A l'instar du fonctionnement général de la société suédoise, les citoyens concernés par un sujet sont largement associés aux travaux et aux réflexions visant à apporter une réponse au problème. C'est ainsi que la stratégie nationale est élaborée de manière tellement conjointe avec le gouvernement que tant les organisations de motocyclistes (quasi-exclusivement l'association suédoise des motocyclistes) que l'autorité publique font la promotion de la même politique.
- La stratégie suédoise pour améliorer la situation s'oriente autour des axes suivants :
 - Pour combler sinon l'absence, du moins le manque de prise en compte du phénomène 2RM en Suède (qui reste un phénomène surtout tourné vers le loisir) dans le domaine de la conception des infrastructures routières, les autorités suédoises sont chargées d'améliorer la voirie par rapport aux exigences de sécurité des 2RM. Le travail doit commencer sur les routes les plus fréquentées par les 2RM, signalées par l'association suédoise des motocyclistes, notamment au sortir de l'hiver,
 - Remplacer la stratégie précédente « officielle » de réduction des blessures en cas d'accident, par exemple en faisant la promotion du port de vêtements de protection, par la « vision zéro » qui vise à ce que tout soit fait d'abord pour éviter l'accident d'un 2RM. C'est donc un appel à un changement de mentalité : les 2RM sont inclus dans la politique générale de sécurité routière, non plus en marge,
 - Former mieux les motocyclistes aux risques et informer les autres utilisateurs sur les spécificités de conduite et de perception des 2RM,
 - Faire la promotion des cours post-permis, assurés par des instructeurs qualifiés de l'association suédoise des motocyclistes (350 en tout) qui proposent des durées de formation adaptées à tous les cas, de 3 heures à 4 jours.

FICHE ITALIE

Sécurité routière

1. Généralités

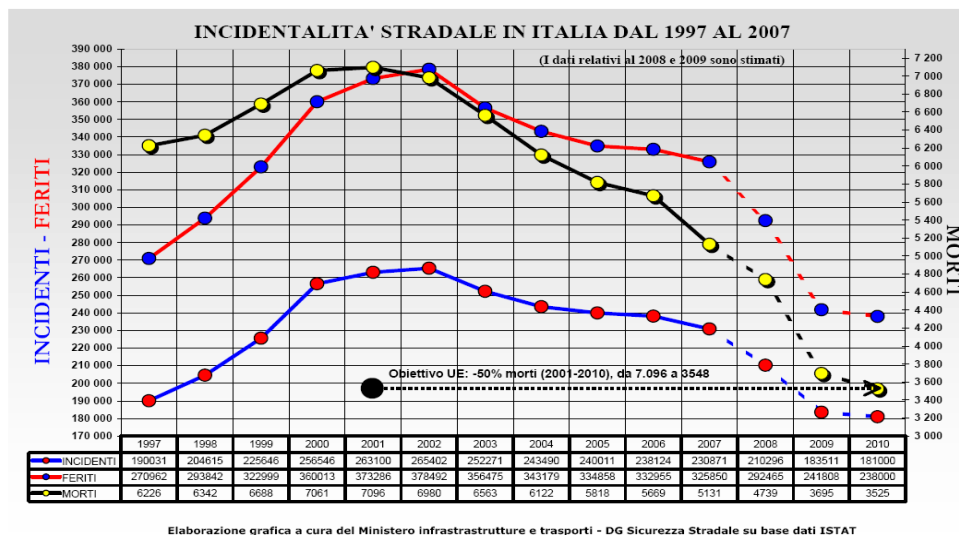
Population : 60.000.000 habitants.

Nombre de permis de conduire : plus de 30.000.000.

Taille du parc de véhicules motorisés : 43.500.000

- VL : 83% ; - véhicules professionnels (poids lourds, transports en commun, véhicules utilitaires légers) : 3,5% ; - 2RM : 13% ; - autres : 0,5%. C'est la Direction Générale de la Sécurité routière du ministère des transports qui définit la stratégie nationale dans le domaine de la sécurité routière.

2. Indicateurs sécurité routière



La courbe (points jaunes) montre bien la nette amélioration du nombre de tués sur les routes, puisque ce pays arrive à un nombre de 4739 en 2008. Pour atteindre l'objectif de 3525 en 2010, des efforts très importants restent encore à réaliser.

Pour le nombre de blessés (« feriti »), la tendance est moins nette, mais s'est améliorée en 2008 avec un chiffre de 292.645, soit une baisse d'environ 10% par rapport à 2007.

L'Italie affiche donc aujourd'hui un taux de tués par million d'habitants de 81.

3. Commentaires sur la politique italienne de sécurité routière

Nous disposons de peu d'analyses de la politique récente italienne de sécurité routière.

Les améliorations récentes peuvent toutefois être attribuées à la mise en place du système de permis à points en 2003, similaire au nôtre. En 2008 –, il faut attendre les effets de ces mesures – des mesures plus strictes, relatives à la détection et à la répression de la conduite sous l'influence de l'alcool et des médicaments ont été décidées.

De plus, il a été décidé de lutter de manière plus efficace contre les excès de vitesse.

Il semblerait qu'un nouveau plan d'action soit à l'étude à l'heure actuelle, pour une application en 2010.

Le fait que le Commissaire européen en charge des transports soit italien et considère la sécurité routière comme une priorité est susceptible d'avoir des effets bénéfiques, même si en interne, des oppositions apparaissent, notamment en matière de limitations de vitesse, certains souhaitent les relever sur autoroute, en cas de faible trafic.

4. Problématique des 2 roues motorisés

- Les autorités italiennes évaluent la situation de la manière suivante : elles se félicitent, comme les autres EM d'une baisse générale de l'insécurité routière, mais elles constatent aussi que le nombre de tués en 2RM reste trop élevé.
- La tendance observée sur le 1^{er} trimestre de 2009 du nombre de décès en 2RM est à la hausse, surtout pour les usagers de motos.
- Environ 1/3 des accidents corporels concerne les 2RM en Italie, avec une pondération respective des motocyclistes de 23% et des cyclomotoristes de 8%.
- La stratégie italienne pour améliorer la situation s'oriente autour des axes suivants :

Les 2RM seront pris en compte dans le cadre de la révision générale du code de la route italien, planifiée pour le début de l'année 2010,

En premier lieu, ils seront intégrés dans une stratégie rationnelle de management de la sécurité routière en zone urbaine, en créant des voiries plus sûres et des « zones 30 »,

En deuxième lieu, il sera fait une analyse attentive et approfondie des causes d'accidents des 2RM afin d'y remédier,

Développement de campagnes d'information et de sensibilisation,

Renforcement de la présence et des contrôles de police pour le respect des limitations de vitesse et du port systématique du casque.

FICHE ROYAUME-UNI

Sécurité routière

1. Généralités

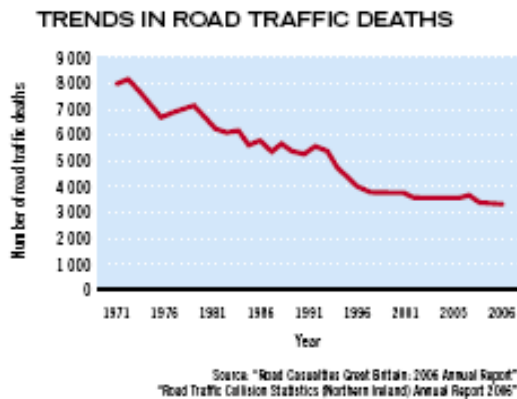
Population : 60.400.000 habitants.

Nombre de permis de conduire : environ 36 à 37.000.000 de titulaires de permis de conduire.

Taille du parc de véhicules motorisés : 35.000.000

- VL : 84% ; - véhicules professionnels (poids lourds, transports en commun, véhicules utilitaires légers) : 11% ; - 2RM : 4% ; - autres : 1%. C'est le Département Transport qui définit la stratégie nationale dans le domaine de la sécurité routière. L'évaluation de l'insécurité routière se fait par région, voire par Comté.

2. Indicateurs sécurité routière



Après plusieurs années de stagnation, en 2006, il y a eu 3298 tués sur les routes du Royaume-Uni, 3059 en 2007 et environ 2650 en 2008.

Le nombre de blessés est aussi orienté à la baisse, passant de 264.000 en 2006 à 254.000 en 2007 et à 238.000 en 2008.

Le Royaume-Uni a un taux de tués par million d'habitants parmi les plus bas de l'Union européenne, à savoir 43.

3. Commentaires sur la politique britannique de sécurité routière

Comme évoqué ci-dessus, le Royaume-Uni, qui fait partie des pays à bons résultats dans l'Union européenne, a connu de 1998 à 2003 une certaine stagnation en matière de progrès.

La réaction britannique « classique » dans cette situation est de commanditer une analyse fine des accidents de la route par un institut de recherche. A la suite du rapport, la principale action consiste à fixer des objectifs de réduction des accidents mortels et corporels.

Par exemple, il est apparu que la stagnation des résultats à la fin des années 90 était principalement due :

- pour les conducteurs de voitures, à des accidents de dépassements, en virage ou à des accidents seuls avec sortie de route et heurt d'obstacles. La vitesse inadaptée (même en-dessous de la vitesse limite) ou excessive (au-dessus de la vitesse limite), ainsi que l'alcool au volant ont été identifiés comme les facteurs premiers de ces accidents. D'où la mise en place de limitations de vitesse là où elles semblaient manquer, d'où la mise en œuvre de contrôles d'alcoolémie aléatoires par l'air

expiré ; de plus, une réflexion, lancée au début des années 2000, toujours en cours, vise à envisager une baisse du taux maximal d'alcool dans le sang de 0,8 g/l à 0,5 g/l ;

- pour les piétons, il apparaissait qu'ils ne regardaient pas suffisamment la circulation avant de traverser, que nombre d'entre eux étaient alcoolisés entre 6h du soir et 6h du matin et qu'aussi certains automobilistes étaient négligents. De plus, trop d'enfants étaient encore victimes d'accidents, soit en tant que piétons, soit parce qu'il est de tradition au Royaume-Uni qu'ils jouent dans la rue. Éducation, présence de la police et contrôle-sanction ont été développés pour améliorer la situation.

C'est ainsi qu'au début des années 2000, les objectifs définis au plan national étaient de faire au moins aussi bien que pendant la période 1994-1998, à savoir de réduire de 40% le nombre de tués et de blessés sur les routes, de réduire de 50% le nombre d'enfants tués et de réduire globalement de 10% le nombre d'accidents corporels.

Les résultats obtenus, montrent qu'ils sont en phase avec les objectifs définis.

4. Problématique des 2 roues motorisés.

- Les autorités britanniques évaluent la situation de la manière suivante : les tendances observées dans les chiffres évoqués ci-dessus dans le cas des Pays-Bas se retrouvent pour le Royaume-Uni (RU), avec une réduction nette du nombre de tués en 4RM et une augmentation en 2RM. L'évolution majeure de la situation au RU est qu'aujourd'hui, l'usage du 2RM est plus lié au besoin (60%) de se déplacer plus facilement en raison des embouteillages qu'au loisir, alors qu'il y a encore 10 ans, c'était l'inverse.
- Un groupe-conseil sur la pratique de la moto a été créé en 1999 et ses conclusions publiées en 2004 ont servi de base à la stratégie visant à une meilleure sécurité des 2RM, lancée en 2005. Cette stratégie a été revue en 2008, en vue de lancer une nouvelle stratégie pour les années à venir, d'amélioration de façon continue et durable de la sécurité routière 2RM. La mise en œuvre de cette stratégie est confiée au « National Motorcycle Council » dont les membres sont tous des acteurs du domaine de la moto : constructeurs/importateurs, formateurs, usagers, administration, etc...
- La stratégie britannique pour améliorer la situation s'oriente autour des axes suivants :

Développer les messages publicitaires, spots TV + radiophoniques vers les automobilistes sur le thème : « prenez plus de temps pour regarder les 2RM (appréciation distance et vitesse) »,

Développer la recherche en matière de formation des motocyclistes et d'étude de leur comportement, notamment dans le domaine de la fatigue,

Élaborer des brochures et/ou dépliants sur la sécurité des casques homologués (versus ceux qui ne le sont pas et sont pourtant portés), ainsi que sur le sujet des plaques d'huile sur la route (où et quand le risque est le plus élevé),

Mettre en place un système de réduction de primes d'assurance pour le motocycliste qui a suivi des cours post-permis avec un instructeur agréé,

Réfléchir à l'usage par les motocyclistes des voies réservées aux bus en concertation avec les autorités locales,

Promouvoir les adaptations d'infrastructure nécessaires pour une meilleure prise en compte des 2RM, notamment en ce qui concerne les barrières de sécurité,

Lancer une étude/enquête sur internet avec les usagers de 2RM pour la promotion de conseils sur ce qu'est un véhicule en bon état : pneus, freins et rétroviseurs sont des éléments essentiels de sécurité à contrôler et entretenir régulièrement....

FICHE PAYS-BAS

Sécurité routière

1. Généralités

Population : 16.500.000 habitants.

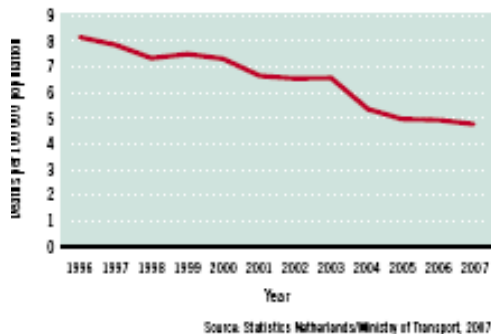
Nombre de permis de conduire : environ 700.000 examens pratiques par an

Taille du parc de véhicules motorisés : 10.800.000

- VL : 70% ; - véhicules professionnels (poids lourds, transports en commun, véhicules utilitaires légers) : 20% ; - 2RM : 5,5% ; - autres : 4,5%. C'est la Division pour la sécurité routière du ministère néerlandais des transports qui définit la stratégie nationale en ce domaine.

2. Indicateurs sécurité routière

TRENDS IN ROAD TRAFFIC DEATHS



En 2008, le nombre de tués se situait autour de 750. Leur objectif est d'arriver à un chiffre de 500 au maximum en 2020.

Au niveau des blessés, le nombre total serait d'environ 20.000, en augmentation nette entre 2007 et 2008, de l'ordre de plus du tiers.

Pour l'instant, les Pays-Bas ont le taux de tués par million d'habitants le plus bas de l'Union européenne (si l'on excepte Malte, compte tenu du faible nombre d'habitants), à savoir 41.

3. Commentaires sur la politique néerlandaise de sécurité routière

De 1998 à 2000, les Pays-Bas ont connu une stabilisation de cet indicateur, puis une réduction en 2001 et de nouveau une stabilisation jusqu'en 2003 et une baisse constante depuis. Néanmoins, dans la définition de leur plan d'action à l'horizon 2020, des scénarii d'éventuelles stagnations sont envisagés.

Même au moment où les résultats semblaient gelés, l'accent était mis sur la nécessité de continuer à faire des campagnes, des contrôles, à adapter les infrastructures quand il le fallait et à favoriser l'introduction des nouvelles technologies dans les véhicules. De même, il était demandé aux partenaires de redoubler d'efforts eux-mêmes : associations, gouvernements locaux, régionaux, etc..Il a été fait appel à la responsabilité de chacun.

Les décisions consistaient aussi à s'occuper des personnes perturbatrices du système = pour les Néerlandais, les « unsafe users » : ceux qui ne suivent pas les règles, qui ne roulent pas à la vitesse appropriée, qui boivent et conduisent, etc...Certains ont dû équiper leur véhicule d'un EAD ou d'appareils les aidant à gérer leur vitesse, tous ont été dans l'obligation de suivre des cours destinés à modifier leur comportement, payés à leurs frais.

Les Néerlandais, à juste titre, considèrent que, par principe, la sécurité routière n'est jamais linéaire, qu'il faut toujours agir pour être présent sur la scène médiatique, qu'il faut anticiper

les phénomènes, comme l'augmentation du trafic, l'augmentation du nombre de personnes âgées au volant par exemple et, donc, apporter les réponses avant que le système ne se dégrade.

C'est ainsi que, s'inscrivant dans le cadre d'une sécurité routière durable, les autorités néerlandaises prônent une action continue en faveur de la sécurité routière, comme s'il y avait constamment urgence à agir et demandent aux associations de poursuivre leur mobilisation. Ils privilégient en outre une approche « intégrale », qui prend en compte la politique environnementale, la politique de l'aménagement du territoire (la congestion du réseau routier est un problème permanent) et la politique de santé publique (notamment en ce qui concerne la consommation d'alcool).

Dans le cadre de leur plan d'action à l'horizon 2020, il est prévu de traiter en priorité les problèmes aigus, tels que les conducteurs novices, la circulation des camionnettes et des petits camions de livraison, l'accidentalité élevée sur les routes rurales où la limitation de vitesse est comprise entre 50 et 80 km/h et les situations d'accident à un seul véhicule.

4. Problématique des 2 roues motorisés

- Les autorités néerlandaises évaluent la situation de la manière suivante : elles constatent que faire de la moto constitue un risque relativement élevé d'être tué ou blessé gravement. La vaste majorité des tués sont des hommes et les décès sont principalement dus à des erreurs de priorité en intersection (du motard ou de l'automobiliste). La sécurité des motocyclistes doit pouvoir être améliorée en les rendant plus visibles, en formant et en informant mieux, en adaptant l'infrastructure routière et en encourageant le port de vêtements de protection.
- Le nombre de motos a été multiplié par 5 aux Pays-Bas, entre 1980 et 2007. Les nouveaux propriétaires sont surtout des hommes de 35 à 54 ans et environ 500.000 Néerlandais sont titulaires d'un permis moto (population totale = 16 millions d'habitants). 2 groupes de motocyclistes : les passionnés qui n'ont que la moto comme moyen de transport et les occasionnels qui l'utilisent à titre d'alternative pour éviter les embouteillages en ville.
- Dans les années 80, la majorité des accidents corporels des 2RM concernaient des jeunes (18-30 ans), alors que, dès la fin des années 90, l'âge des personnes accidentées augmente nettement.
- Comme indiqué ci-dessus, une des principales causes d'accident corporel est le refus de priorité de la part de l'automobiliste, non pas délibéré, mais souvent parce qu'il n'a pas apprécié la vitesse de la moto, n'a pas adapté la sienne propre ou n'a pas vu le motard (angle mort dans les « tourne-à-gauche »). La 2^{ème} cause principale est la perte de contrôle du véhicule, souvent à cause d'un dérapage (pluie, marquages au sol, etc...).
- La stratégie néerlandaise pour améliorer la situation s'oriente autour des axes suivants :
 1. Augmenter leur visibilité, en portant un casque et des vêtements plus visibles (couleur claire et bandes rétro-réfléchissantes),
 2. Agir sur leur comportement, en les incitant à modérer leur vitesse, à anticiper plus et à apprendre à réaliser des manœuvres d'urgence,
 3. Mieux former et informer (pas que l'utilisateur de 2RM, mais celui de 4RM aussi),
 4. Promouvoir l'ABS ou tout autre système de freinage efficace,
 5. Adapter l'infrastructure, en améliorant son adhérence en virage ou en intersection, en doublant les barrières de sécurité et en tenant compte de la spécificité des 2RM dans la conception des marquages au sol ou des « dos d'âne » limiteurs de vitesse.

1. Généralités

Population : 82.000.000 habitants.

Nombre de permis de conduire : environ 42.000.000.

Taille du parc de véhicules motorisés : 55.500.000

VL : 84% ; - véhicules professionnels (poids lourds, transports en commun, véhicules utilitaires légers) : 8,5% ; - 2RM : 7% ; - autres : 0,5%. C'est le ministère des transports qui définit la stratégie nationale dans le domaine de la sécurité routière.

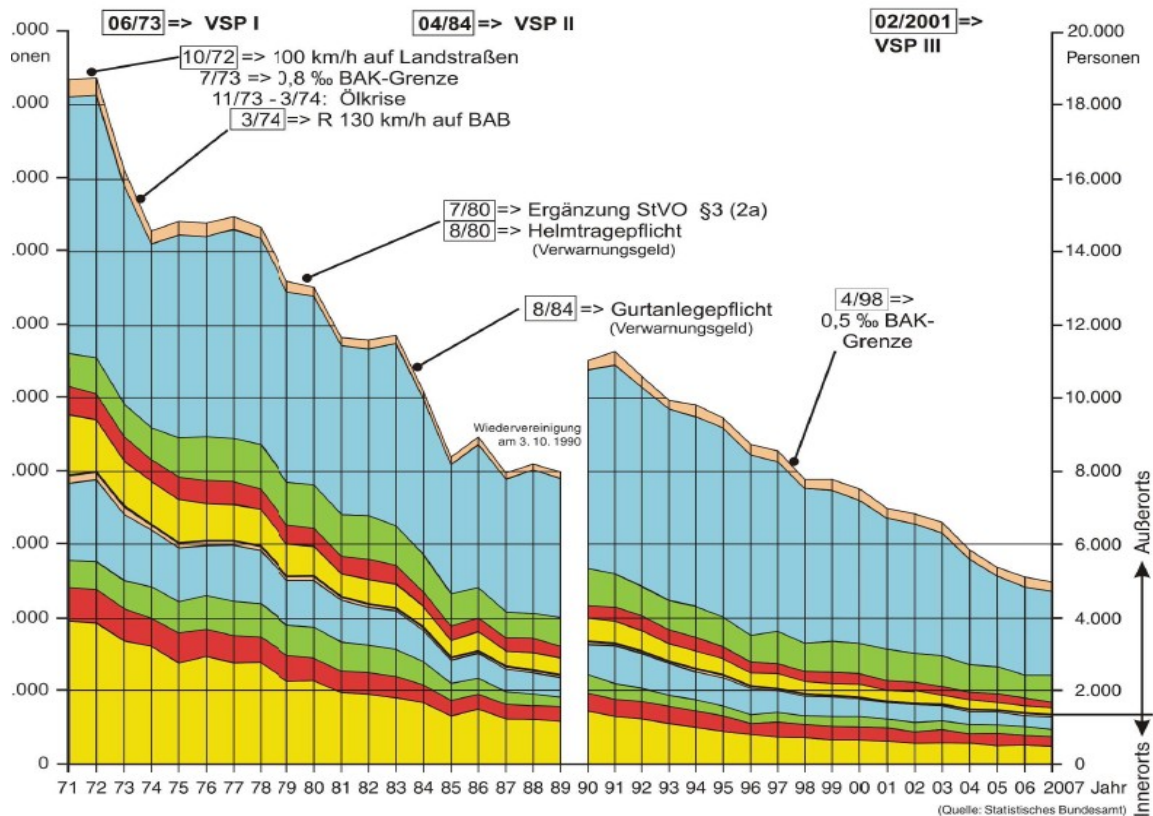
2. Indicateurs sécurité routière

Getötete im Straßenverkehr

in der Bundesrepublik Deutschland
nach Ortslage und Art der Verkehrsbeteiligung

Bundesanstalt für Straßenwesen **bast**

- Sonstige
- Pkw - Insassen
- motorisierte Zweiradbenutzer
- Fahrradbenutzer
- Fußgänger



La rupture des statistiques en 1990 correspond à la réunification allemande et à l'intégration des chiffres de l'ex-RDA (plutôt moins bons).

L'Allemagne a beaucoup progressé depuis la fin des années 1990, notamment quand un taux maximal d'alcoolémie de 0,5 g/l a été instauré en 1997. Rappelons que l'Allemagne vient de mettre en place un « Alkoholverbot » pour les conducteurs novices et les conducteurs jeunes.

Le nombre de tués est en baisse régulière : 5091 en 2006, 4949 en 2007 qui est une année où d'autres pays de l'Union européenne ont connu soit une stagnation, soit une augmentation (Suède par exemple) et une baisse de 10% en 2008, ce qui fait un nombre de tués sur les routes d'environ 4450.

En revanche, le nombre de blessés était orienté à la hausse entre 2006 et 2007, passant de 422.337 à 431.504. Ce chiffre est reparti (un peu timidement, - 5%) à la baisse en 2008, passant à environ 410.000.

L'Allemagne affiche un taux de tués par million d'habitants parmi les plus bas de l'Union européenne, à savoir 54, ce qui lui confère la 4^{ème} place dans l'Union européenne, en termes de performance de sécurité routière.

3. Commentaires sur la politique allemande de sécurité routière

Ce pays a connu des « hauts et des bas » en matière de sécurité routière, notamment au moment de la réunification où les mesures déjà existantes dans l'ex-Allemagne de l'Ouest ont été transposées dans les nouveaux Länder de l'Est.

Elle a été confrontée à plusieurs nécessités en même temps :

- améliorer très vite l'infrastructure est-allemande ;
- gérer la question des anciens véhicules et, au même moment, l'accès pour tous aux véhicules les plus récents et les plus performants en terme de vitesse par exemple ;
- faire accepter par tous les Allemands une politique parfois contraignante de sécurité routière, avec intervention du gouvernement, en termes de contrôles et de sanctions.

Le graphique montre bien la distinction faite entre les accidents ayant lieu dans les zones urbaines et hors zone urbaine, selon le mode de transport ou de déplacement.

L'Allemagne pronostique une augmentation du trafic de transports de marchandises d'environ 79% d'ici à 2025, en tant que pays de transit du trafic venant des pays de l'Est surtout, et de 16% de la circulation de voitures.

Pour y faire face en termes de sécurité, les domaines d'action prioritaires sont les suivants :

- développer des campagnes similaires à celle qu'on a connue « Runter vom Gas » qu'on peut plus ou moins traduire par « ralentissez » ou « laissez tomber votre accélérateur » ;
- agir en vue d'une meilleure sécurité des seniors avec les médecins, pour les protéger tout en les laissant mobiles au maximum ;
- assurer une meilleure formation à l'éducation routière des enfants ;
- mieux protégés les piétons : les chocs doivent être évités, mais, en cas de collision véhicule-piéton, les directives imposant un design moins agressif des véhicules doivent être mises en œuvre très vite, afin d'assurer la survie ;
- sécuriser la pratique du vélo (pistes spéciales, éducation, équipement, etc...) et du deux-roues motorisés ;
- se concentrer sur la sécurité routière des jeunes conducteurs, « l'Alkoholverbot » allant déjà dans ce sens ;
- développer les systèmes électroniques de sécurité, comme l'ESC ou l'ESP par exemple (à noter que cela rejoint une des ambitions de développement de l'industrie allemande, car c'est elle qui est en pointe pour ces systèmes) ;
- prendre les mesures nécessaires de transposition de la directive sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières (date de transposition = 19/12/2010), notamment en matière d'audits de sécurité routière.

4. Problématique des 2 roues motorisés

- Les autorités allemandes évaluent la situation de la manière suivante : comme dans tous les autres EM, le nombre de 2RM est en constante augmentation, la seule année 2008 ayant connu une augmentation de 187.000 motos. En ce qui concerne l'accidentalité des 2RM, l'Allemagne connaît une stagnation plutôt qu'une augmentation, elle a même enregistré une certaine baisse en 2008 du nombre de tués en 2RM de l'ordre de 15%. La question est de savoir si l'année 2009 va confirmer cette récente tendance.
- C'est la tranche d'âge des moins de 35 ans en 2RM qui a connu la plus forte amélioration, alors que celles des 35-45 ans et des 45-55 ans connaît une mortalité grandissante.
- La stratégie allemande pour améliorer la situation s'oriente autour des axes suivants :
 - Ce sont surtout des messages très directs et très simples aux usagers de 2RM d'abord, tels que : roulez toujours avec le feu allumé, ne vous déplacez pas dans l'angle mort des 4RM, ne coupez pas les virages, etc...,
 - Promotion du port de vêtements de protection, de couleur claire et munis de bandes rétro-réfléchissantes,
 - Rappel du port du casque en toutes circonstances et promotion de conseils pratiques au moment de son achat : un casque doit aller parfaitement à celui qui va le porter, pas vraiment pour le confort, mais pour des raisons de sécurité (un casque trop grand ne protège guère),
 - Respect des vitesses autorisées par les motocyclistes. De plus, ceux-ci doivent savoir que leur vitesse est difficile à apprécier par l'automobiliste qui la sous-estime souvent,
 - Conseil aux automobilistes de garder leur calme en présence d'un nombre important de motocyclistes et de regarder à travers leur vitre de gauche (en raison de l'angle mort), avant de bifurquer.

FICHE ESPAGNE

Sécurité routière

1. Généralités

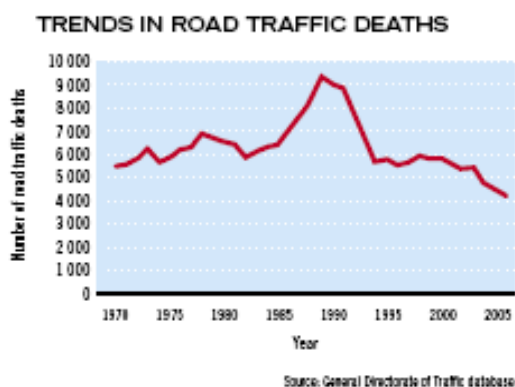
Population : 46.700.000 habitants.

Nombre de permis de conduire : plus de 25.000.000.

Taille du parc de véhicules motorisés : 31.500.000

- VL : 67% ; - véhicules professionnels (poids lourds, transports en commun, véhicules utilitaires légers) : 16,5% ; - 2RM : 14% ; - autres : 2,5%. C'est la Direction Générale du Trafic du ministère de l'Intérieur qui définit la stratégie nationale dans le domaine de la sécurité routière.

2. Indicateurs sécurité routière



L'Espagne a pris la question de la sécurité routière « à bras-le-corps » au début des années 2000. En effet, après une augmentation du nombre de tués en 2003 avec un chiffre de 5400 tués, la réduction a été constante : 4749 en 2004, 4442 en 2005, 4104 en 2006, 3823 en 2007 et 3100 en 2008, soit une baisse de 19% par rapport à 2007.

En revanche, pour le nombre de blessés, la tendance est moins nette : 138.000 en 2004, 132.000 en 2005, 143.000 en 2006, 142.500 en 2007 et une baisse quand même de 16% en 2008, soit un total d'environ 120.000.

Néanmoins, l'Espagne a ramené son taux de tués par million d'habitants à 68, soit juste derrière la France qui, pour mémoire, affiche un taux de 67.

3. Commentaires sur la politique espagnole de sécurité routière

Ce pays a aussi connu des « hauts et des bas » : la courbe ci-dessus parle d'elle-même.

On peut dire que l'Espagne a suivi, depuis le début des années 2000, une politique de sécurité routière « à la française ». C'est une priorité politique au plus haut niveau et le programme d'action espagnol s'est concentré sur les causes essentielles des accidents : alcool, vitesse, non-port de la ceinture de sécurité et du casque, les distractions au volant et la lutte contre les auteurs d'infraction récidivistes.

Cela s'est traduit par une augmentation des contrôles préventifs d'alcoolémie, de vitesse et du port de la ceinture : plus de 2,5 fois plus de contrôles en 2007 qu'en 2003. Des campagnes sur les distractions au volant sont menées : sur l'usage des GSM, des GPS, sur le fait de fumer en conduisant, sur l'utilisation des écouteurs et sur la somnolence.

A la fin de l'année, on dénombrait 800 radars de contrôle de la vitesse (500 fixes et 300

mobiles), l'objectif étant d'en avoir installé 2000 en 2012. Au cours de cette année 2009, l'Espagne développait le contrôle des vitesses moyennes (cf. fiche Suède); il serait intéressant de voir les premières conclusions qu'ils en tirent.

La place des victimes et le rôle important, que les associations qui les représentent doivent jouer dans la prise de conscience du phénomène de l'insécurité routière ont été valorisés par le gouvernement espagnol

Quelques mesures récentes :

- en 2006, le gouvernement espagnol met en place le système du permis à points ;
- en 2007, il fait la promotion de la sécurité routière auprès des municipalités pour qu'elles mettent au point des plans municipaux de sécurité routière. Ils seront obligatoires pour les villes de plus de 50.000 habitants en 2012 ;
- en 2008, il est décidé que l'éducation routière doit faire partie de la formation continue des employés, quel que soit le secteur d'activités ;
- en 2010, les entreprises devront avoir des plans d'action de sécurité routière ;
- un plan d'action pour améliorer la sécurité des deux-roues motorisés a été adopté en 2007, avec le développement d'une formation à la conduite des cyclomoteurs qui débouche sur un véritable examen, le passage de l'âge minimum de 14 à 15 ans, la promotion de l'accès progressif aux motocyclettes, la promotion de l'ABS sur toutes les motos et le renforcement de 2000 kilomètres de barrières de sécurité prenant en compte la sécurité des motocyclistes ;
 - en 2009 et 2010, une nouvelle loi devrait être adoptée en vue d'accélérer les procédures en cas de sanctions, pécuniaires ou d'autres natures.

4. Problématique des 2 roues motorisés.

- Les autorités espagnoles évaluent la situation de la manière suivante : elles prennent clairement en compte aussi bien les motos que les cyclomoteurs. En 2006, les 2RM représentent environ 4 millions de véhicules, 2,3 millions de cyclomoteurs et 2 millions de motos. L'Espagne constate une augmentation, ces dernières années, légère des plus de 250 cm³ et rapide des 125 cm³, ces dernières au détriment des cyclomoteurs. En moyenne, l'augmentation du nombre de 2RM est de l'ordre de 15% par an.
- 88% des morts en 2RM le sont sur des motos de plus de 500 cm³. Le nombre de décès en cyclomoteurs a baissé, en raison du désintérêt pour ce type de véhicules ; en revanche, la tendance est à la hausse pour les grosses motos, tout particulièrement hors agglomération = 70% des tués,
- La stratégie espagnole pour améliorer la situation s'oriente autour de la définition d'un Plan d'action en 2008 pour les années à venir qui s'oriente autour des axes suivants :

Améliorer la formation des motocyclistes et introduire un module de formation 2RM dans l'examen 4RM. Introduire la progressivité dans l'accès aux grosses motos (anticipation sur la 3^{ème} directive). Promouvoir la formation post-permis, notamment en entreprises et dans les communautés faisant usage du 2RM (coursiers),

Adapter les infrastructures, à l'instar des autres EM : adhérence meilleure, barrières de sécurité à changer, etc...,

Faire des campagnes de publicité combattant clairement la prise de risque par les motards et éduquant les plus jeunes qui vont accéder à la moto à prendre conscience du risque.

Faire des campagnes spécifiques 2RM pour les usagers de 4RM,

Améliorer la sécurité des véhicules, en utilisant un système comparable à celui d'EuroNCAP et favoriser le renouvellement du parc par des motos récentes,

Promouvoir le port du casque, son utilisation correcte (il doit être bien attaché),

Établir des normes minimales pour l'équipement additionnel = vêtements de protection. Renforcer la recherche dans ce domaine, afin de réduire la gravité des blessures en cas de chute,

Rappelons que l'Espagne envisage de rendre ces vêtements obligatoires, d'où la nécessité de définir des normes en la matière.

FICHE BELGIQUE

2 roues motorisés

Problématique des 2 roues motorisés.

- Les autorités belges évaluent la situation de la manière suivante : les 2RM occupent une place de plus en plus prépondérante dans le trafic : le nombre de véhicules-kilomètres parcourus a plus que doublé depuis 1991. Moyen de déplacement plus flexible que la voiture, moins polluant, le 2RM présente l'énorme inconvénient de rendre son utilisateur très vulnérable.
- En 2007, 136 motards sont morts sur les routes belges, soit 7,1% de plus que dans les années 1998 à 2000, alors que, dans la même période, le nombre de tués, tous usagers confondus, a baissé de 26,4%.
- En Belgique, 80% des accidents de moto se concentrent sur la période allant d'avril à octobre et se produisent plutôt les week-ends que les jours de semaine. Une gravité supérieure est constatée en Wallonie par rapport à la Flandre.
- La stratégie belge pour améliorer la situation s'oriente autour des axes suivants :
 - Sensibiliser les autres usagers et leur demander de redoubler de prudence à l'égard des motards, d'où la campagne récente « Ne vous laissez pas surprendre par les motards »,
 - Faire prendre conscience aux motards qu'ils ne sont pas toujours visibles aux yeux des autres usagers,
 - Améliorer la formation des motards eux-mêmes.

FICHE SUISSE

2 roues motorisés

- Les autorités suisses évaluent la situation de la manière suivante : les 2RM ne suivent pas non plus en Suisse la tendance générale à la baisse observée pour les autres usagers.
- En 2008, il y a eu 357 morts sur les routes suisses (dont quand même 83 en moto et 9 en cyclo), soit 7% de moins qu'en 2007. En revanche, sur plusieurs années, la tendance pour les 2RM se traduit par une progression du nombre d'accidents corporels de l'ordre de 2% par an en moyenne.
- Il est constaté en Suisse une baisse du nombre de kilomètres parcourus par les cyclomotoristes.
- La faute la plus communément attribuée aux motocyclistes est : « Utilisation inadéquate du véhicule ». C'est surtout dans la catégorie des plus de 125 cm³ que l'augmentation est importante, soit de l'ordre de 30%.
- La stratégie suisse pour améliorer la situation s'oriente autour des axes suivants :
 - S'il y a un manque de perception des 2RM par les autres usagers, il n'est pas vraiment envisagé de sensibiliser les autres usagers, mais de demander aux motards d'adopter un comportement préventif,
 - Favoriser l'acquisition de compétences spécifiques à la conduite motocycliste et l'expérience dans leur mise en application,
 - Les mesures éducatives n'ayant qu'un effet dissuasif restreint, il faut donc surveiller le respect des règles, surtout de la part de ceux qui recherchent des expériences « à la limite » sur des routes publiques,
 - L'infrastructure doit être conforme aux normes : c'est nécessaire, mais pas suffisant pour permettre une nette réduction de l'accidentalité,
 - Favoriser l'équipement des véhicules en ABS et encourager le motard à porter des vêtements de protection.

ANNEXE 2

*Lettre de demande de mission
et lettre de désignation des missionnaires*

République Française

*Ministère de l'Ecologie, de l'Energie,
du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le Climat*

*Le Secrétariat d'Etat chargé des Transports
Le Directeur du cabinet*

Paris, le

5
- 8 OCT. 2009

Monsieur le Président,



La politique déterminée du Gouvernement pour lutter contre l'insécurité routière a porté ses fruits. Au cours des sept dernières années, la France a connu une réduction importante et continue du nombre de tués sur les routes. Le bilan de l'année 2008 de l'ONISR fait état d'une baisse de 44,3% entre 2002 et 2008

L'année 2009 se présente de manière plus contrastée, me conduisant à envisager des dispositions destinées à relancer le processus qui a permis de sauver de nombreuses vies humaines ces dernières années.

Il est apparu nécessaire de réaliser une étude comparative des situations dans plusieurs Etats membres de l'Union européenne ayant connu une évolution similaire de l'accidentologie et de la mortalité.

Aussi, il conviendrait d'examiner d'une part l'évolution des statistiques d'accidentologie (permis de conduire, accidents, blessés, tués, etc.) de ces différents pays de l'Union européenne depuis 2000 et d'autres part, les mesures et pratiques mises en œuvre puis en présenter les résultats et impacts positifs.

L'analyse pourrait notamment porter sur les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède. Egalement, l'Espagne qui a énormément progressé dans ce domaine ces dernières années, et l'Allemagne et l'Italie, voisins de la France sont autant de pays dont les politiques de sécurité routière mériteraient d'être comparées à la nôtre. Il conviendra enfin de mettre en exergue les mesures qui ont permis, dans chacun de ces pays, de réduire significativement et dans la durée le nombre de morts et de blessés sur leurs routes.

Monsieur Claude MARTINAND
Vice-président du CGEDD
Conseil Général de l'Environnement et
du Développement durable
Tour Pascal B
92055 PARIS LA DEFENSE

*Hôtel Le Play
40, rue du Bac 75007 Paris*

Je souhaite confier cette étude au Conseil Général de l'Environnement du Développement durable et vous remercie de nous la faire parvenir au début du mois de novembre prochain.

Les conclusions permettront notamment de contribuer à la préparation des discussions avec les associations du domaine de la sécurité routière en novembre prochain et à orienter les décisions à venir en vue de la préparation d'un Comité interministériel de la sécurité routière.

Il pourra bien évidemment être fait appel aux services compétents de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières afin de réunir les éléments nécessaires à cette étude. Les éléments d'ores et déjà réunis vous seront transmis, ainsi que le modèle de « fiche pays » qui pourra naturellement être amendé par les membres du Conseil général du Développement durable que vous chargerez de la réalisation de cette étude.

Dans l'attente de recevoir vos conclusions, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Tdb/



Dominique BUSSEREAU

FICHE TYPE PAYS

Indicateurs : population et trafics

	2009	
Population		
Nombre de permis de conduire		
Taille du parc de véhicules motorisés :		
○ VL		
○ PL > 3,5 tonnes		
○ 2RM		
Véhicules.kilomètres parcourus		
Passagers.kilomètres parcourus		
		Evolution 1970 - 2009

Indicateurs : sécurité routière

	2009	
Nombre de morts à 30 jours		
Blessés Graves		
Blessés Légers		
Accidents corporels		
Accident mortels		
		Evolution 1970 - 2009

Mesures mises en œuvre au cours des 10 dernières années et impact sur la sécurité routière

Mesure	Objectif	Impact positif	Impact négatif

Objectif du benchmark

Faire ressortir les mesures phares et les meilleures pratiques de chaque pays. Le contenu du dossier pourrait être :

- Une page introductive présentant le besoin, les objectifs et la démarche.
- XX fiches pays d'une page maximum.
- Une synthèse finale regroupant les mesures à impact positif par thématiques (alcool, vitesse, deux-roues, jeunes 18-24 ans, etc.).

Courrier arrivé le :

22 OCT. 2009



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

Le Vice-Président

Référence CGEDD n° 007055-01

La Défense, le

20 OCT. 2009

Note

à l'attention de

Monsieur Claude LIEBERMANN,
ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts,

Monsieur Dominique LEBRUN, inspecteur
général de l'administration du développement durable

Madame Alexandra SUBREMON, *32*
membre permanent

Monsieur François RENVOISE,
ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts,

Par lettre du 8 octobre 2009, le Secrétaire d'Etat chargé des transports a souhaité confier au Conseil général de l'environnement et du développement durable une **étude sur les mesures de sécurité routière en Europe**.

Je vous confie cette mission enregistrée sous le n° 007055-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

J'attire votre attention sur le souhait du secrétaire d'Etat de disposer de premiers éléments du rapport au début du mois de novembre prochain.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 4ème section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au Secrétaire d'Etat chargé des transports.

Claude MARTINAND

Copies : M. le Président et M. le Secrétaire de la 4ème section
M. le Président et Mme la Secrétaire de la 2ème section

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

www.cgedd-sg@developpement-durable.gouv.fr

Tour Pascal B – 92055 La Défense cedex – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22 – Fax : 33 (0)1 40 81 23 24



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

Le Vice-Président

La Défense, le

20 OCT. 2009

Note

à l'attention de

Monsieur Dominique BUSSEREAU,
Secrétaire d'Etat chargé des transports

Référence CGEDD : n° 007055-01

Par lettre du 8 octobre 2009, vous avez souhaité confier au Conseil général de l'environnement et du développement durable une étude sur les mesures de sécurité routière en Europe.

Je vous informe que j'ai désigné Mme Alexandra SUBREMON, membre permanent, MM. Claude LIEBERMANN et François RENVOISE, ingénieurs généraux des ponts, des eaux et des forêts et Dominique LEBRUN, inspecteur général de l'administration du développement durable, pour effectuer cette mission.

Claude MARTINAND

Copie : M. le Directeur du cabinet

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

www.cgedd-sg@developpement-durable.gouv.fr

Tour Pascal B – 92055 La Défense cedex – Tél : 33 (0)1 40 81 21 22 – Fax : 33 (0)1 40 81 23 24

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation
Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
Tél. (33)01 40 81 68 12/45