

**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT
ET DU LOGEMENT**

—
Groupe d'Étude P.R.A.A.
Accidents de la Route.
—

Service des Affaires Économiques

DOCUMENTATION

Réf. n° 638. S.

ETUDE PILOTE
DE PRÉPARATION RATIONNELLE DES DÉCISIONS
CONCERNANT LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

RAPPORT AU MINISTRE

mars 1969



- AVANT - PROPOS -

Ce rapport expose les principales conclusions de la première phase de l'étude-pilote de Préparation Rationnelle des décisions concernant les accidents de la route. Ces conclusions sont justifiées par un rapport comprenant une note de présentation et les quatorzes titres suivants :

- Titre 1 . Dimensions du problème des Accidents de la Route.
 - " 2 . Méthodologie de l'étude.
 - " / 3 . Structure de programme.
 - " / 4 . L'organisation de la Sécurité Routière.
 - " 5 / Etudes et Recherches concernant les Accidents de la Route.
 - " / 6 / Formation des Conducteurs.
 - " 7 . Information et publicité.
 - " 8 / Psychologie du conducteur et réglementation.
 - " / 9 . Alcoolisme et conduite.
 - " 10 / Réglementation de la vitesse.
 - " / 11 . Assurance automobile et Sécurité Routière.
 - " 12 . Véhicule et Sécurité Routière.
 - " 13 . Infrastructure et Sécurité Routière.
 - " / 14 . Les soins aux blessés.
-

- P L A N D U R A P P O R T -

- I - Dimensions du problème
 - II - L'étude-pilote de préparation rationnelle des décisions concernant les accidents de la route
 - III - La politique de sécurité routière
 - IV - Organisation de la sécurité routière
 - V - Principales actions proposées
-

I - DIMENSION DU PROBLEME DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Les accidents de la route : une lourde charge pour le pays.

Quelques chiffres suffisent à souligner la gravité des accidents de la route en France :

Année	Accidents corporels	Morts	Victimes (tués ou blessés)
1966 (1)	209 906	12 158 (3)	302 207
1967 (1)	215 470	12 926 (3)	314 941
1968 (2)	226 598	13 585 (4)	332 152

Pour 1969, on peut craindre 15 000 morts, soit un mort en moyenne toutes les 35 minutes.

Ces décès entraînent une perte économique importante pour la collectivité, étant donné qu'une proportion importante des tués sont jeunes.

On peut estimer qu'en 1969, la perte économique pour la collectivité est en moyenne :

- F. 230 000 par mort.(5)
- F. 10 000 par blessé.

...

- (1) Statistiques de la Direction des Routes.
- (2) Statistiques provisoires du Ministère de l'Intérieur.
- (3) Décédés dans les trois jours suivant l'accident.
- (4) Décédés dans les six jours suivant l'accident.
- (5) Estimation de la Direction des Routes.

Le coût correspondant, pour la collectivité, des conséquences corporelles des accidents de la route en 1968 est d'environ 6,5 milliards de Francs.

Si on y ajoute le coût des dégâts matériels, on voit que la perte économique résultant des accidents de la route en 1968 a dépassé 10 milliards de Francs, soit environ cinq fois la dépense nationale d'investissements routiers et autoroutiers.

Une aggravation inquiétante du nombre et de la gravité des accidents.

Le nombre de sinistres enregistré par les Compagnies d'Assurances est passé d'environ 4 500 000 en 1962 à 7 700 000 en 1966, tandis que le montant des paiements correspondant à ces sinistres passait de 2,5 à 5,2 milliards de Francs.

On constate que de 1960 à 1965, le nombre d'automobilistes tués a plus que doublé, passant de 2 540 en 1960 à 5 329 en 1965.

Cette croissance a été malheureusement plus rapide que celle de la circulation, le nombre d'usagers de voitures tués étant passé de 5,2 aux 100 millions de véhicules-kilomètres en 1960 à 5,9 en 1965.

Si la progression du nombre d'accidents continue au même rythme qu'au cours des dernières années, entre 1970 et 1980, le nombre de tués sera équivalent à la population d'une ville telle que Le Havre, et le nombre de victimes correspondra à

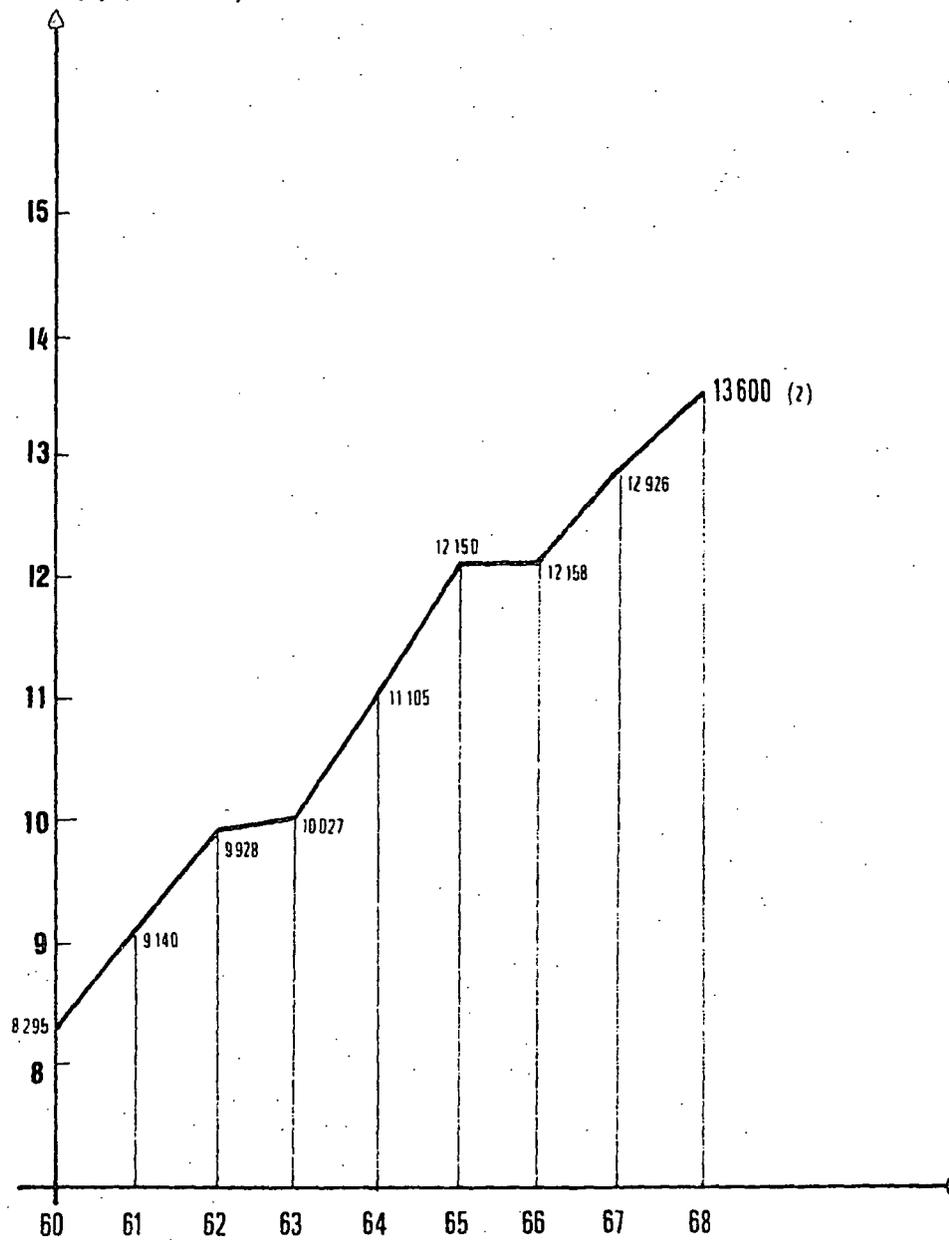
...

la population des villes de Paris, Marseille et Lyon réunies.

On peut estimer également que plus de la moitié des Français nés en 1969 seront victimes (tués ou blessés) d'un accident de la route.

...

nombre de tués (1) (en milliers)



nombre de tués par accident de la route

- (1) victimes décédées dans les 3 jours suivant l'accident
- (2) estimation provisoire

II - L'ETUDE PILOTE DE PREPARATION RATIONNELLE DES
DECISIONS CONCERNANT LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Afin de rendre les actions de Sécurité Routière plus efficaces, une étude de R.C.B. a été entreprise sur ce sujet en Juillet 1968.

L'étude pilote de préparation rationnelle des décisions concernant les accidents de la route est effectuée dans le cadre du projet de Rationalisation des Choix Budgétaires (R.C.B.) présenté au Conseil des Ministres en Avril 1968.

Elle analyse systématiquement les actions possibles en vue de réduire le nombre d'accidents et leurs conséquences néfastes. Ses conclusions devant non seulement éclairer les choix budgétaires, mais également déboucher sur des propositions de décisions administratives et réglementaires.

En tant qu'étude de "R.C.B.", elle présente les particularités suivantes :

20. La R.C.B. correspond à un état d'esprit qui tend à élargir et à mieux définir le champ de l'étude

La R.C.B. suppose une exploration systématique des moyens utilisables pour remplir des missions bien définies. Pour cela on cherche à mesurer les avantages et les inconvénients de toutes les solutions alternatives retenues. Les analystes cherchent à replacer

...

chaque phénomène dans son contexte et à en analyser autant que possible tous les aspects en faisant appel à des spécialistes de disciplines variées.

L'analyse des problèmes a été effectuée en utilisant des critères multiples.

Ont participé à l'étude des accidents de la route, des Ingénieurs, des Economistes, un Statisticien, des Psychologues, des Sociologues et des Médecins (Chirurgien et Psychiatre). Le travail en équipe pluridisciplinaire a conduit à la prise en compte, dans l'analyse des problèmes, de critères multiples. Ont été retenus :

- les coûts et gains monétaires pour la collectivité,
- les dépenses ou rentrées budgétaires,
- les coûts et gains monétaires pour les usagers,
- le nombre de vies sauvées,
- le nombre de blessés évités,
- les pertes ou gains de temps,
- les incidences psycho-sociologiques (réaction de l'opinion publique, sentiments de frustration des individus, agressivité),
- l'incidence sur certains groupes particulièrement concernés (constructeurs automobiles, producteurs d'alcool, intérêts régionaux, etc...),
- les répercussions internationales (réglementation, importation-exportation),
- les incidences à long terme.

...

21. L'analyse des différents aspects du problème a conduit à l'élaboration d'une structure de programme

L'analyse de système a conduit à l'élaboration d'une structure de programme.

Un accident de la circulation peut s'analyser comme la défaillance d'un système complexe mettant en jeu des hommes, des véhicules et un environnement incluant l'infrastructure. (p. 10)

On cherche donc d'abord à assurer le bon fonctionnement d'un tel système (prévention des accidents) et ensuite, s'il y a accident, à en réduire les conséquences néfastes (réparation).

Les actions menées en vue de remplir ces missions peuvent porter sur un des sous-systèmes tel que hommes, véhicules ou infrastructure ou encore sur les liaisons entre ces sous-systèmes, telles que liaisons hommes-véhicules ou hommes-véhicules-infrastructure.

Les actions portant sur l'homme sont classées en fonction des modifications qu'elles se proposent d'entraîner ; ainsi on distinguera :

- les actions visant à accroître les connaissances des hommes,
- les actions visant à accroître les aptitudes psychologiques à la conduite,

...

- les actions visant à adapter le comportement individuel à la conduite en groupe.

Ce raisonnement a conduit à l'élaboration d'une structure de programme qui se présente comme un classement logique et, si possible, complet de tous les moyens d'action possibles pour accomplir les missions fixées.

Une représentation graphique en est donnée p. 11.

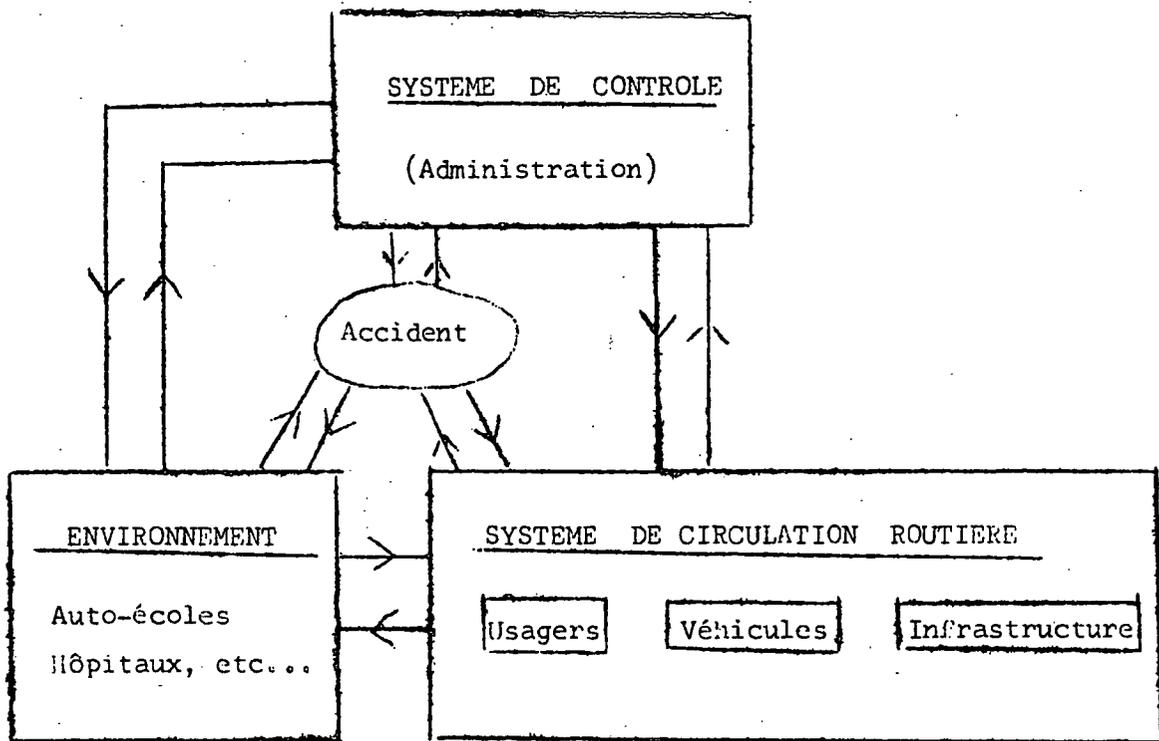
22. La structure de programme permet de définir différentes politiques possibles en matière de sécurité routière ; pour comparer ces politiques, on effectue des analyses coût-efficacité

Les différentes politiques possibles ont été éclairées par des analyses coût-efficacité. Ces analyses cherchent à établir des relations entre des grandeurs mesurables ou indicateurs :

- caractérisant le programme d'action (indicateurs de programme),
- indiquant l'effet des actions sur le milieu (indicateurs d'impact),
- traduisant l'efficacité de l'action par rapport aux buts poursuivis (indicateurs de finalité).

Les indicateurs correspondent à la liste des critères indiqués au § 20.

...



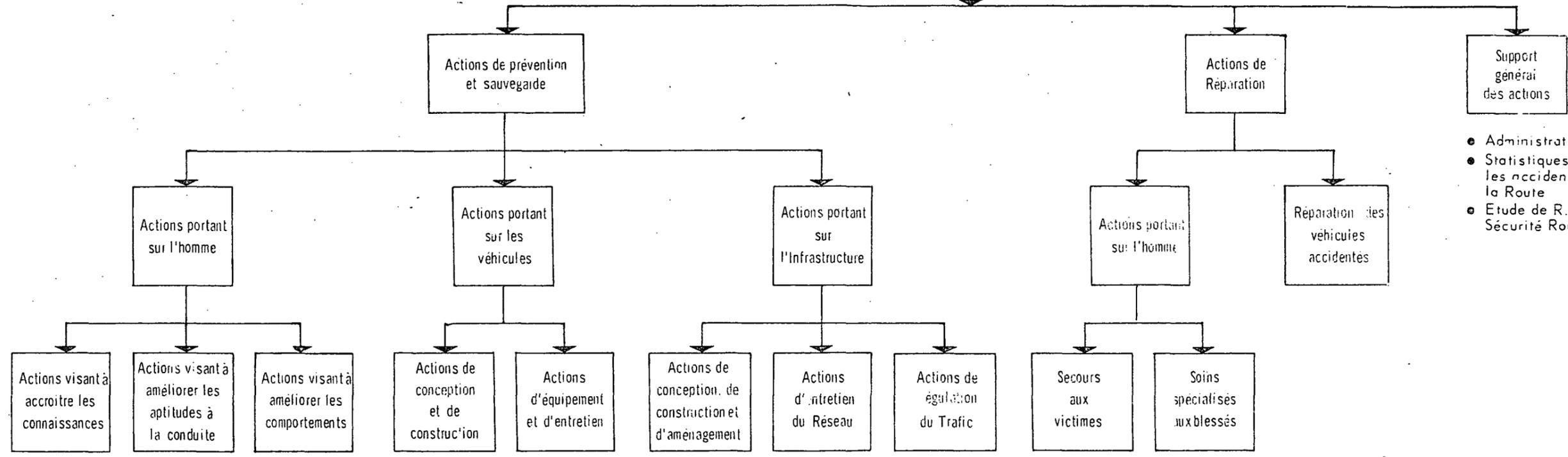
LE SYSTEME DE LA CIRCULATION ROUTIERE

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT

**STRUCTURE DE PROGRAMME
DE LA SECURITE ROUTIERE**

Avril 1969

ACTION SECURITE ROUTIERE



- Formation de spécialistes de la Sécurité Routière
 - Formation des conducteurs
 - Information du Public
 - Réglementation de la Circulation Routière
 - Limitation de vitesse
 - Repression de l'imprégnation alcoolique excessive
 - Tarification des Assurances
 - Etudes pédagogiques et psycho-sociologiques
- etc... etc...

- Réglementation concernant les véhicules
 - Ceintures de sécurité
 - Contrôle Technique des véhicules
 - Etudes et Recherches sur la sécurité des véhicules
- etc... etc...

- Construction d'Autoroutes
 - Aménagement de Sécurité
 - Matérialisation des voies
 - Lutte anti-verglas
 - Etudes d'adhérence des chaussées
- etc... etc...

- Alerte
- Secourisme
- Evacuation des blessés
- Equipements hospitaliers

- Administration
- Statistiques sur les accidents de la Route
- Etude de R.C.B. Sécurité Routière

Par exemple, pour mesurer l'efficacité d'une publicité de sécurité routière à la télévision, on cherchera à établir des relations entre :

- des indicateurs de programme tels que nombre de flashes consacrés au thème suivant : "avant de doubler, regardez derrière vous pour vérifier que vous pouvez le faire sans danger",
- des indicateurs d'impact tels que le pourcentage de conducteurs sensibilisé par ce thème,
- et des indicateurs d'objectif tels que le nombre d'accidents provoqués par le fait qu'un véhicule a déboité sans que le conducteur ait effectué la vérification correspondante.

23. L'étude pilote est une étude de préparation rationnelle de décisions, et par là même, elle dépasse le cadre strictement budgétaire en étudiant en particulier l'efficacité des réglementations concernant la sécurité routière.

L'étude a associé les analystes et les décideurs.

Une étude devant servir effectivement à la préparation des décisions doit reposer sur un dialogue permanent entre l'équipe d'analystes chargés de l'étude, les responsables administratifs et les décideurs politiques.

...

Le Ministère de l'Équipement et du Logement a été chargé de cette étude. Mais, étant donné le caractère des problèmes liés aux accidents de la route, elle a été conduite en liaison avec les principaux Ministères intéressés.

De nombreux départements sont concernés par la sécurité routière :

- Ministère de l'Équipement,
- Ministère de l'Intérieur,
- Ministère des Finances (Direction des Assurances),
- Ministère des Armées (Gendarmerie),
- Ministère de la Justice,
- Ministère des Affaires Sociales (soins aux blessés),
- Ministère de l'Industrie (construction automobile),
- Ministère de l'Information (O.R.T.F.),
- Ministère de l'Éducation Nationale.

Pour assurer la liaison entre les principales Directions intéressées et l'Équipe chargée de l'étude, un correspondant permanent a été désigné dans chacune de ces Directions.

24. La première phase de l'étude a été effectuée dans le cadre de la préparation du budget 1970

Pour que les résultats de la première phase de l'étude pilote des accidents de la route puissent être utilisés pour la préparation

...

du Budget 1970, il était nécessaire qu'ils soient disponibles pour le mois de Mars 1969.

Ces résultats ont été obtenus en huit mois environ grâce à la collaboration active et efficace des experts et des divers départements ministériels qui y ont été associés.

L'étude se poursuivra en 1969. La poursuite de l'analyse systématique des programmes d'action alternatifs et l'application de l'analyse coûts-avantages à de plus nombreuses actions envisageables devra alors conduire à présenter les conclusions de l'étude R.C.B. sous forme d'une comparaison des effets de politiques alternatives.

Les principales conclusions de la première phase de l'étude sont exposées dans la suite de ce rapport.

En fait, étant donné le peu de moyens dont dispose actuellement l'Administration pour améliorer la sécurité routière, les propositions qui résultent de l'étude consistent en général à proposer la mise en place d'un minimum de moyens nécessaires pour qu'une politique de sécurité routière soit fondée sur des bases rationnelles.

...

III - LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

Le problème des accidents de la route est complexe.

Pour que la circulation automobile s'effectue dans des conditions acceptables de sécurité, il est nécessaire d'assurer le bon fonctionnement d'un système complexe dans lequel interviennent les caractéristiques du conducteur, du véhicule, de l'infrastructure routière, de la circulation et de l'environnement (conditions météorologiques, etc...).

Ces différents facteurs sont en constantes interactions, si bien qu'une action partielle conduisant à accroître la sécurité routière peut indirectement entraîner des conséquences qui tendent à augmenter les risques de circulation.

Par exemple, la construction d'autoroutes est un facteur de sécurité - or l'autoroute permettant une conduite plus rapide entraîne les constructeurs à concevoir des véhicules de plus en plus puissants ce qui accroît le risque d'accident grave.

On peut envisager une diminution de ce risque, en cas de collision, en concevant des véhicules résistant bien aux chocs, mais dans ce cas, le conducteur, plus sûr de son véhicule, peut devenir moins prudent.

On peut alors songer à réprimer les conducteurs imprudents, empêcher les gens de boire, etc... Mais une répression trop forte dans un domaine entraîne

...

l'homme à manifester son agressivité dans d'autres domaines.

De même, la limitation de vitesse risque de freiner le progrès technique dans le domaine de la construction automobile en réduisant l'effort de recherche visant à améliorer la tenue des routes des véhicules ou la qualité du freinage.

La politique de sécurité routière doit être globale.

Ces considérations ne doivent pas laisser penser qu'une politique de sécurité routière est illusoire mais que les problèmes posés par elle sont très complexes, que les décisions doivent reposer sur des études globales, et que les diverses actions entreprises doivent être bien coordonnées.

...

IV - ORGANISATION DE LA SECURITE ROUTIERE

Pour mettre en oeuvre les moyens nécessaires à une politique de sécurité routière, les structures de l'Administration doivent être adaptées à sa mission.

L'organisation de l'Administration pour les problèmes de Sécurité Routière doit donc être adaptée à la mise en oeuvre d'une politique globale, ce qui suppose un effort de coordination des actions qu'elle entreprend.

Il paraît nécessaire d'apporter des améliorations à deux niveaux :

- au niveau national,
- au niveau local.

41. Au niveau national

Dans un premier temps, il paraît souhaitable de transformer et éventuellement de renforcer les secteurs déficients de chaque Ministère intéressé. En particulier les moyens du Ministère de l'Equipement devraient être étudiés de façon à renforcer les domaines concernant :

- les problèmes d'enseignement,
- les problèmes d'information sur la Sécurité Routière,
- la réglementation concernant le véhicule (§ 561).

...

Ensuite, il serait nécessaire d'améliorer la coordination des différents Ministères concernés. Pour cela, une ou plusieurs commissions interministérielles devraient être créées.

Il se peut que de telles mesures s'avèrent insuffisantes pour la mise en oeuvre des actions proposées. Pour renforcer la coordination des efforts de sécurité routière, une des deux solutions suivantes peut être envisagée :

1°/ La création - suggérée par M. DE PEYRON - d'une Délégation Générale de la sécurité routière, qui serait placée auprès du Premier Ministre. Cette délégation pourrait d'ailleurs s'occuper d'autres problèmes de sécurité tels que la sécurité dans le travail, etc... Si un tel organisme dispose d'une autorité suffisante, il peut être un outil efficace, mais il présente l'inconvénient de créer une nouvelle entité et risque de faire double emploi avec les structures existantes.

2°/ Les problèmes de sécurité routière sont techniquement très liés aux problèmes d'exploitation du réseau routier. Ces techniques d'exploitation sont appelées à connaître un très grand développement au cours des prochaines années. Il serait logique de ne pas dissocier les problèmes de sécurité, des

...

problèmes d'exploitation et donc, de faire jouer à un Ministère un rôle de coordination interministériel pour les problèmes d'exploitation et de sécurité routière.

Le Ministère de l'Equipement et du Logement joue d'ailleurs déjà un rôle semblable dans les problèmes d'urbanisme.

42. Au niveau local

Au niveau local, les actions de sécurité sont très diffuses sur l'ensemble du territoire. Dans le domaine de l'infrastructure, les actions doivent porter sur l'aménagement des carrefours, la signalisation, la vérification de l'adhérence des chaussées, etc..., problèmes qu'il est impossible de traiter de Paris.

On peut traiter ces questions à l'échelon départemental, comme c'est actuellement le cas). Néanmoins, étant donné la complexité des problèmes posés par la sécurité routière, il paraît difficile de créer des cellules spécialisées à l'échelon de chaque département. C'est pourquoi il paraît préférable d'envisager la création d'un bureau de sécurité routière à l'échelon régional.

...

Un tel bureau pourrait être constitué par une équipe pluridisciplinaire comprenant, par exemple :

- Un Ingénieur des Travaux Publics,
- Un Psycho-sociologue,
- Un Economiste statisticien,
- Un Spécialiste des problèmes de véhicules.

Ces bureaux pourraient être intégrés dans le cadre des C.F.T.Edu Ministère de l'Équipement. Un bureau-pilote pourrait être créé en 1970.

...

V - PRINCIPALES ACTIONS PROPOSEES

(Se reporter au tableau en fin de rapport)

51. Actions de formation (cf. titre 6)511. Formation de spécialistes de la sécurité

Une condition nécessaire au succès des actions de sécurité routière est la formation de techniciens de la sécurité.

Un obstacle majeur à la mise en oeuvre d'une politique efficace de sécurité routière est le manque de personnes compétentes dans ce domaine. Il importe de former rapidement un nombre suffisant de spécialistes de sécurité qui devraient connaître non seulement le domaine de l'infrastructure routière, mais encore posséder des notions suffisantes concernant le comportement des véhicules et la psychologie des conducteurs.

512. Formation des conducteurs

La formation des conducteurs devrait être améliorée. Les Auto-Ecoles pourraient être conventionnées.

Il paraît indispensable de faire un effort de formation des moniteurs d'Auto-Ecole, et d'effectuer un contrôle de la qualité de l'enseignement dispensé.

Ce contrôle pourrait se faire dans le cadre de la Loi de conventionnement de l'enseignement privé (Loi Debré).

...

La Direction des Routes pourrait être chargée de ce contrôle, l'O.N.S.E.R. développant parallèlement ses recherches pédagogiques et effectuant des mesures d'efficacité des actions de formation.

513. Il faudrait étudier une modification de l'examen du permis de conduire, en vue de permettre une meilleure estimation des qualités des candidats.

52. Information du public (cf. titre 7)

Le public devrait être mieux informé.

En matière de sécurité routière, l'information du public est faite actuellement par un grand nombre d'organismes volontaires, le plus important d'entre eux étant la Prévention Routière.

Il semble nécessaire d'harmoniser les actions de ces différents organismes et d'en améliorer l'efficacité. Pour cela, l'information devrait être programmée, tout au moins, dans une large mesure. Les programmes d'information devraient s'appuyer sur des études psycho-sociologiques. Enfin, pour améliorer le rendement de cette information, on devrait chercher à en mesurer l'efficacité.

...

Pour mener à bien cette mission, il paraît souhaitable de constituer une cellule administrative qui commanderait les études nécessaires, préparerait des programmes d'information et, s'appuyant sur des organismes tels que la Prévention Routière, animerait la mise en oeuvre de campagnes d'information. Pour améliorer l'efficacité de l'information, cet organisme s'assurerait le concours de spécialistes de la publicité et des professionnels de l'information.

53. La répression de la conduite en état d'imprégnation alcoolique (cf. titre 9)

La fixation d'un taux légal d'alcoolémie permettrait une meilleure répression de la conduite en état d'imprégnation éthylique excessive.

La législation actuelle permet d'effectuer un contrôle du taux d'alcoolémie (alcootest + prise de sang) si l'auteur d'une infraction grave ou d'un accident corporel semble avoir agi sous l'empire d'un état alcoolique.

Ce contrôle est effectué après appréciation par les forces de police de l'état éthylique des conducteurs. Ainsi environ 5 % seulement des conducteurs ayant un taux d'alcoolémie supérieur à 0,80 g/litre de sang sont dépistés.

...

Il serait souhaitable d'effectuer ce contrôle systématiquement sans laisser aux gendarmes l'appréciation de probabilité d'imprégnation alcoolique du conducteur.

L'étude a montré que la fixation d'un taux légal d'alcoolémie de 0,80 g. par litre de sang (admis sur le plan international) au-delà duquel le conducteur serait en infraction aurait une haute rentabilité.

Il paraît donc souhaitable de tendre à adopter une telle mesure, et pour y aboutir de donner dans l'immédiat des directives aux forces de police pour que le dépistage devienne systématique. Parallèlement à toute mesure prise dans ce domaine il est indispensable d'informer le public de l'incompatibilité fondamentale entre la consommation excessive d'alcool et la conduite automobile.

54. La réglementation de la vitesse (cf. titre 10)

<p>Une limitation générale de la vitesse s'imposera probablement à plus ou moins long terme.</p>	<p>Des vitesses élevées (140 Km/h ou plus) ne seront compatibles avec des débits élevés, dans des conditions acceptables de sécurité, que si :</p>
--	--

1°/ Il existe un réseau spécial d'autoroutes réservées aux grandes vitesses (véhicules lents exclus).

...

2°/ Si les usagers se plient à une discipline de conduite, respectant en particulier les consignes données aux moyens d'aides électroniques (par exemple, vitesses maximum et minimum imposées).

A court terme, l'étude a montré qu'il était probable que, du point de vue économique, une limitation de la vitesse sur une partie importante du réseau soit rentable.

L'expérience en cours devrait permettre de préciser les avantages et les inconvénients de cette réglementation et de mieux en définir les modalités éventuelles.

Si toutefois cette mesure ne s'avérait pas souhaitable dans l'immédiat, il est néanmoins vraisemblable qu'elle s'imposera à plus ou moins long terme.

Naturellement, les modalités d'une telle réglementation devront évoluer en fonction des caractéristiques des conducteurs, des véhicules et de l'infrastructure routière.

...

55. Mesures concernant l'Assurance
Automobile (Cf. Titre 11)

551. Exploitation des statistiques

Les Compagnies d'Assurances possèdent des informations très intéressantes sur les conséquences des accidents. Malheureusement ces informations sont insuffisamment exploitées en vue d'une utilisation par les responsables de la sécurité routière.

Il serait souhaitable de centraliser ces renseignements à la Direction des Assurances qui les transmettrait pour exploitation au Ministère de l'Équipement. Dès 1970, la Direction des Assurances pourrait mettre en place un fichier complétant l'actuel fichier des accidents corporels. Cette opération s'intègre dans un projet de mise en place d'un système d'information sur les accidents de la route réunissant tous les renseignements recueillis par les différents organismes concernés (police, Compagnies d'assurances, hôpitaux, etc...).

...

552. Tarification de l'Assurance
Automobile

La majoration des primes des conducteurs ayant un nombre important d'accidents semble être une incitation efficace à la prudence. Des études sur ce sujet devront être poursuivies en vue de définir une tarification optimale de l'Assurance Automobile.

56. Mesures concernant les véhicules
(Cf. Titre 12)

561. La réglementation

La réglementation concernant les véhicules doit tenir compte de la nécessité d'harmoniser les différentes réglementations sur le plan international. Néanmoins, de telles mesures ne devraient être adoptées qu'après des études économiques permettant de comparer leur coût et leur efficacité.

Une décision sur le contrôle technique des véhicules est prématurée.

562. Le contrôle technique des véhicules

Il est difficile à l'heure actuelle d'estimer la rentabilité d'une telle mesure et compte tenu de son coût important

(200 MF. d'investissement dans un premier temps), il paraît souhaitable d'effectuer une étude sérieuse de ce problème. Cette étude est d'ailleurs en cours à l'O.N.S.F.R. Elle doit durer deux ans.

563. Ceinture de sécurité

La généralisation de la ceinture de sécurité sera efficace.

Les véhicules construits après le 1er Avril 1970 devront obligatoirement être munis de ceinture de sécurité. Cette mesure paraît hautement rentable. Néanmoins, un tel dispositif n'est efficace que s'il est effectivement utilisé par les usagers. Il paraît donc nécessaire d'entreprendre une campagne d'information du public pour faire connaître ses avantages.

Les dispositifs actuels devront être perfectionnés dans le sens d'une plus grande commodité d'emploi et d'une meilleure efficacité. Il sera alors possible d'envisager l'obligation, dans certains cas, de l'utiliser.

...

57. Mesures concernant l'infrastructure
(Cf. Titre 13)

571. La construction d'autoroutes

La construction d'autoroutes ne résoud pas le problème de la sécurité routière.

La construction d'autoroutes n'est pas la solution miracle qui permet de réduire de façon importante le nombre d'accidents corporels. Dans les conditions actuelles, on peut estimer que si on possédait 1 000 Km d'autoroutes supplémentaires, le nombre de tués ne diminuerait que de 1 % à 2 %. Ce résultat ne doit pas laisser penser que les autoroutes n'ont pas une grande utilité. Il montre seulement que les autoroutes sont davantage justifiées par les gains de vitesse et de confort que par les gains de sécurité qu'elles entraînent.

572. Les aménagements de sécurité

Les aménagements de sécurité sont hautement rentables.

La notion de point noir est assez mal définie ; il paraît préférable de parler d'aménagement de sécurité sur le réseau routier.

Les aménagements de sécurité effectués au cours des dernières années paraissent avoir une rentabilité très élevée

...

et il semble souhaitable d'augmenter le montant de ce type d'investissement. Actuellement, un obstacle à une augmentation importante du nombre d'aménagements de sécurité provient du manque de moyens affectés à leur détection. La mise en place des organismes régionaux de sécurité devrait permettre de lever cet obstacle.

573 - La signalisation horizontale :

Il semble qu'un accroissement de sécurité puisse être obtenu par une meilleure signalisation horizontale (bandes jaunes) et une matérialisation des bords de chaussées. Pour 1969, une expérience de signalisation horizontale améliorée a été effectuée sur l'itinéraire PARIS-TOURS. La longueur traitée paraît insuffisante pour qu'on puisse interpréter rapidement les résultats qui seront obtenus. Il serait souhaitable de prolonger l'expérience en 1970 sur des itinéraires d'une longueur totale d'au moins 1000 Kms.

574 - Lutte contre la glissance hivernale :

La lutte anti-verglas entreprise sur une grande échelle à partir de 1963 s'est révélée très efficace. Il serait rentable d'augmenter les moyens correspondants et de réaliser le projet préparé par le Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes.

58. Soins aux blessés (cf Titre 14)

Diverses expériences pilotes ont été effectuées pour améliorer la rapidité et la qualité des soins apportés aux blessés de la route. Il est indispensable de comparer leur coût et leur efficacité afin d'éclairer la politique du Ministère des Affaires Sociales dans ce domaine.

59. Les études et recherches (Cf. Titre 5)

Les crédits d'études et de recherches doivent être rapidement décuplés, et orientés vers les applications concrètes.

Si les moyens de sécurité routière doivent être considérablement renforcés au cours des prochaines années, il est indispensable que l'action s'appuie sur une réflexion suffisante.

Or les crédits consacrés par l'Etat aux Etudes et Recherches concernant la sécurité routière sont très insuffisants. Ils devraient tendre, comme c'est actuellement le cas aux U. S. A., et en Suède, à correspondre à environ 2 % du coût pour la collectivité des accidents de la route, soit environ 20 millions alors qu'à l'heure actuelle l'Etat en dépense à peine 2 millions (1.)

Cet effort de recherche doit porter essentiellement sur l'éclairage des décisions et la préparation des actions.

Naturellement, il est difficile de décupler très rapidement les moyens de recherche, étant donné le manque de chercheurs qualifiés. Il serait possible de prévoir pour le budget de 1970 un montant global de l'ordre de 10 millions de francs pour ces études et recherches ; le taux de croissance de ces dépenses pourrait ensuite être de 30 % par an afin d'atteindre vers 1975 l'objectif qui paraît souhaitable.

(1) 3,5 M si on y comprend les dépenses du L.C.P.C. et de l'IN.S.E.R.M. en 1968.

