

Service des Affaires Économiques
DOCUMENTATION
Réf. n° 638 . T

ETUDE PILOTE
RATIONALISATION DES CHOIX BUDGETAIRES
CONCERNANT LA SECURITE ROUTIERE
RAPPORT GENERAL

AVANT - PROPOS

La première phase de l'étude de rationalisation des choix budgétaires concernant la Sécurité Routière a été effectuée à partir de juillet 1968 sous l'égide du Ministre de l'Equipement.

Un rapport provisoire comprenant une note de présentation et quatorze titres a été publié de mars à juillet 1969.

Le présent Rapport Général en expose les principales conclusions qui avaient fait l'objet d'un Rapport au Ministre présenté au début du mois de mai 1969.

PLAN DU RAPPORT

- I Dimension du problème
- II L'étude-pilote de Rationalisation des Choix Budgétaires concernant la Sécurité Routière
- 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) 13.585 (4)	314.941
1968 (2)	226.598	14.284 (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.

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.

- (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.*



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.

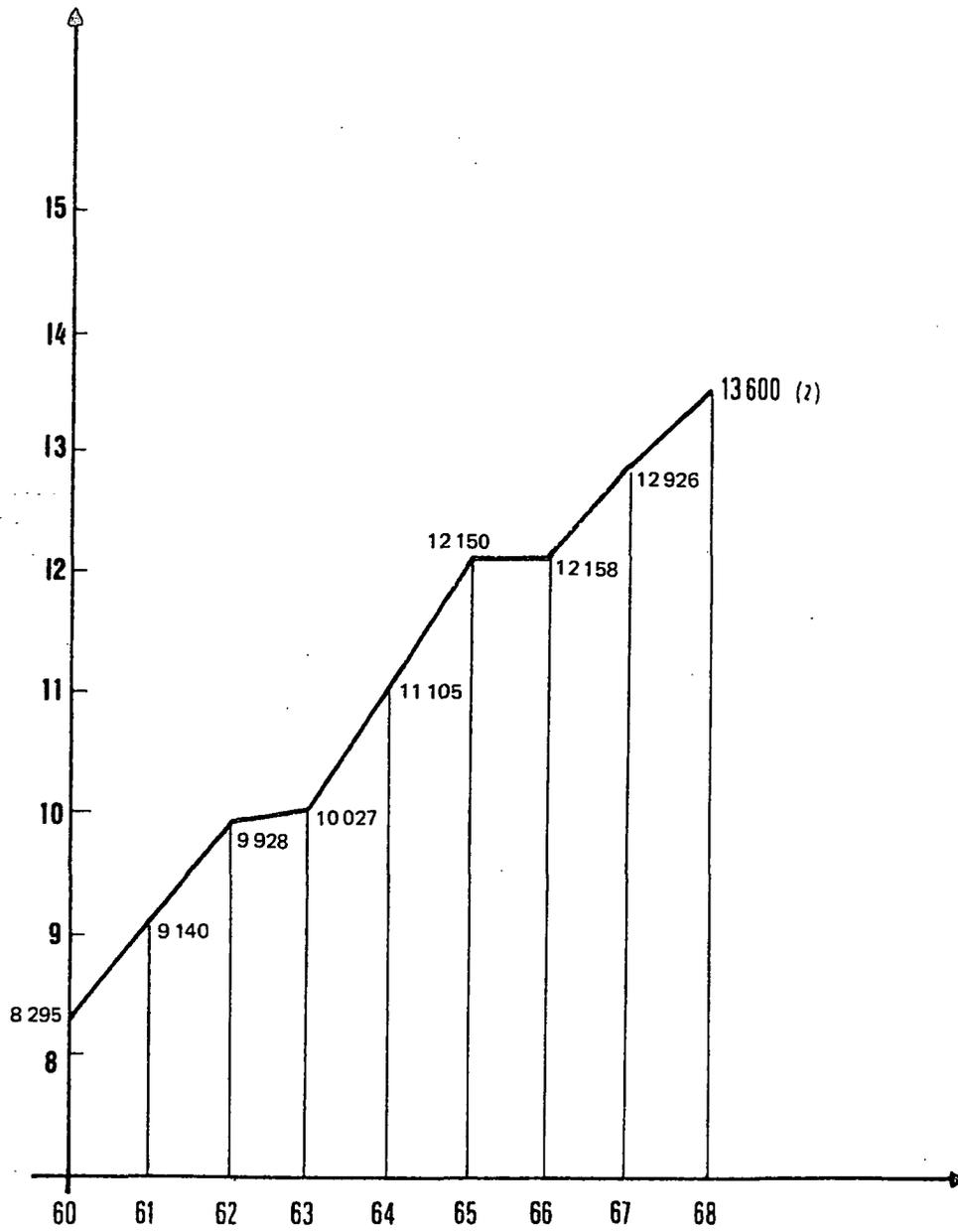
On constate que de 1960 à 1965, le nombre d'automobilistes tués a plus que doublé, passant de 2.540 en 1960 à 5.329 en 1965.

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 TUES PAR ACCIDENT DE LA ROUTE

(1) Victimes décédées dans les 3 jours suivant l'accident

(2) Estimation provisoire

II – L'ETUDE PILOTE DE RATIONALISATION DES CHOIX BUDGETAIRES CONCERNANT LA SECURITE ROUTIERE

**Afin de rendre
les actions
de sécurité routière
plus efficaces
une étude de RCB
a été entreprise
sur ce sujet
en juillet 1968**

Cette étude de préparation rationnelle des décisions concernant les accidents de la route a été 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 :

21. 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 économistes, un statisticien, des psychologues, des sociologues et des médecins (chirurgien et psychiatre), et chaque fois que la nécessité s'en est fait sentir, y ont été associés les représentants des différents ministères concernés. Le travail en équipe pluridisciplinaire a conduit à la prise en compte, dans l'analyse des problèmes de critères multiples. On 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.

22. 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 tels 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.

23. 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.

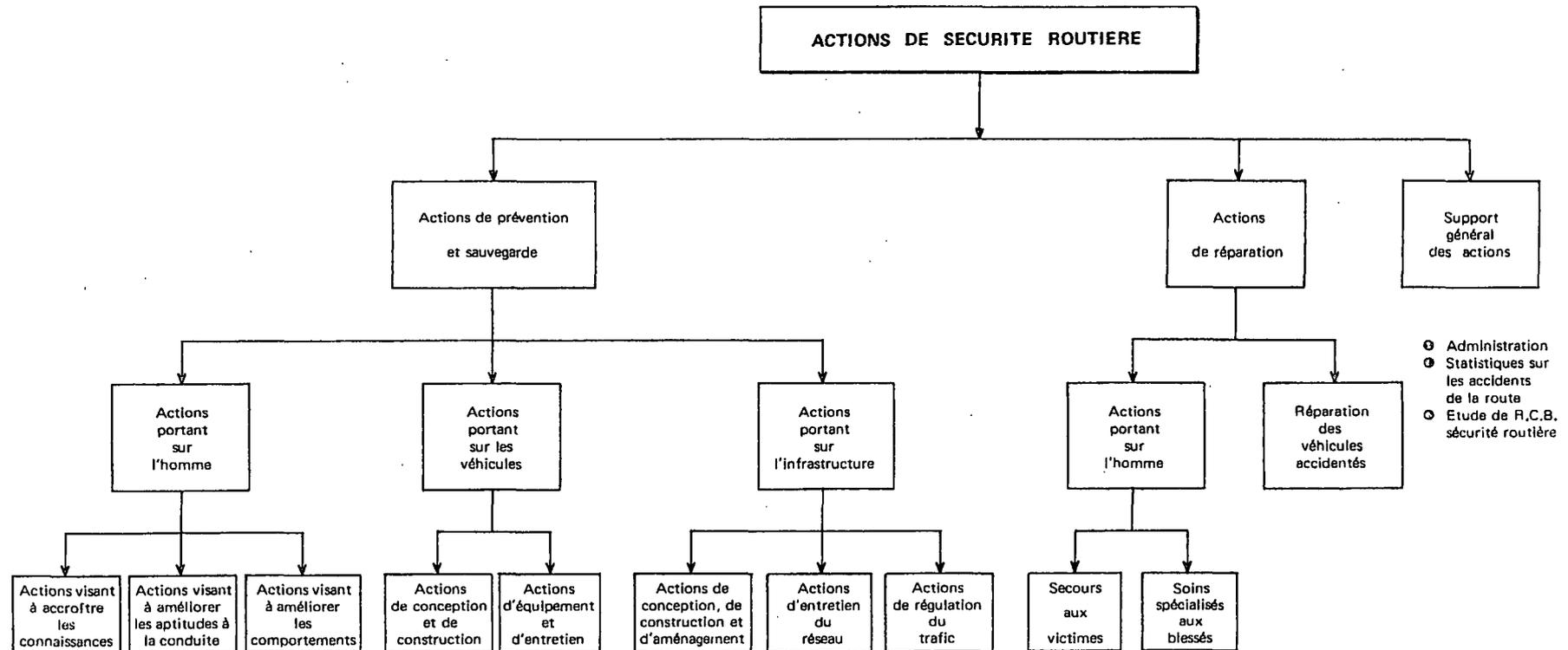
Les différentes politiques possibles ont été éclairées par des analyses coût-efficacité

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 correspondant à la liste des critères indiqués au § 21.

STRUCTURE DE PROGRAMME DE LA SECURITE ROUTIERE



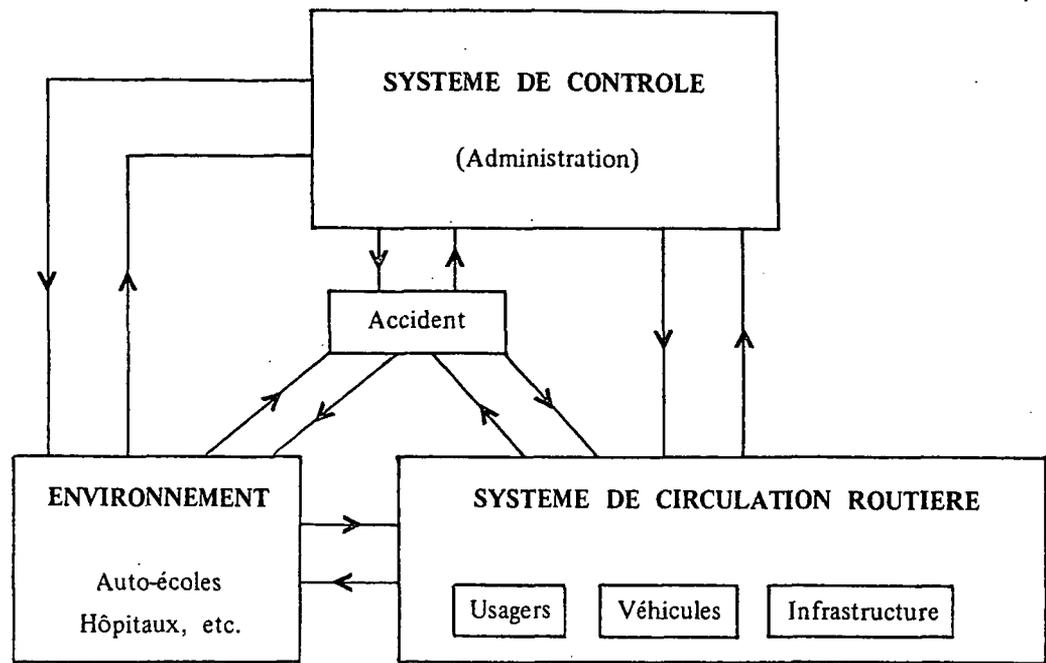
- Formation de spécialistes de la Sécurité Routière
- Formation des conducteurs
- Information du public
- Réglementation de la circulation routière
- Limitation de vitesse
- Répression de l'imprégnation alcoolique excessive
- Tarification des assurances
- Etudes pédagogiques et psycho-sociologiques
- Emploi des personnels de surveillance, etc.

- Réglementation concernant les véhicules
- Ceintures de sécurité
- Contrôle technique des véhicules
- Etudes et recherches sur la sécurité des véhicules, etc.

- Construction d'autoroutes
- Aménagement de sécurité
- Matérialisation des voies
- Lutte anti-verglas
- Etudes d'adhérence des chaussées, etc.

- Alerte
- Secourisme
- Evacuation des blessés
- Equipements hospitaliers

- Administration
- Statistiques sur les accidents de la route
- Etude de R.C.B. sécurité routière



LE SYSTEME DE LA CIRCULATION ROUTIERE

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

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

24. 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.

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 autorités politiques.

**L'étude
a associé
les analystes
et les décideurs**

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.

Les départements concernés par la sécurité routière qui ont participé à l'étude sont les suivants :

- 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.

25. 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.

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

L'étude se poursuivra en 1969 et 1970. 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.

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 d'accidents.

Par exemple, la construction d'autoroutes est un facteur de sécurité – or l'autoroute, permettant une conduite plus rapide, incite les constructeurs à concevoir des véhicules aux performances plus élevées, 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, une limitation générale de la 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 de route 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 œuvre 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 œuvre 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'Équipement 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).

D'autre part un effort devrait être fait aux Ministères de l'Intérieur et de la Défense Nationale :

- pour spécialiser certains personnels dans la surveillance et le contrôle du respect des réglementations afin d'assurer la sécurité et la fluidité de la circulation.

Cela permettrait en première urgence :

- d'assurer un contrôle efficace de l'alcoolémie au volant (§ 53) ;
- d'assurer le respect permettant des limitations de vitesse existantes.

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 œuvre 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 existant un rôle de coordination interministériel pour les problèmes d'exploitation et de sécurité routière.

Le Ministère de l'Équipement 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 d'ordre technique 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 économiste statisticien, un spécialiste des problèmes de véhicules.

Ces bureaux doivent être intégrés dans les C.E.T.E. du Ministère de l'Équipement.

De plus, un organisme à caractère interministériel pourrait être mis à l'étude pour permettre d'arrêter les modalités d'exploitation et l'application dans le domaine de la sécurité, des décisions prises sur la base des conclusions du bureau technique.

Sous la présidence du Préfet Régional cet organisme coordonnerait l'action :

- des Services de Police, de la Gendarmerie, de l'Équipement, de la Santé Publiques.

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 œuvre d'une politique efficace de sécurité routière est l'insuffisance manifeste du nombre, dans chaque département ministériel concerné, de personnels spécialisés possédant une vue d'ensemble des problèmes de la fluidité et de la sécurité des routes. 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

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



Résultat d'un virage pris trop rapidement

La formation des conducteurs devrait être améliorée.

La formation des moniteurs d'auto-école pourrait être conventionnée.

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

L'Administration 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. L'étude des modifications à apporter à l'examen subi par les candidats au permis de conduire a été abordée par les services intéressés du Ministère de l'Intérieur et du Ministère de l'Équipement. L'intervention de ces textes ne rendra pas pour autant inutile, bien au contraire, la poursuite des travaux et des études visant à améliorer de façon fondamentale la formation, et des candidats au permis, et des enseignants.

52. Information du public (cf. titre 7)

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.

Le public devrait être mieux informé

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 a été constitué un groupe de travail interministériel qui se propose de lancer les études nécessaires, de préparer des programmes d'information (télévision, radio, presse ...) et, s'appuyant sur des organismes tels que la Prévention Routière, d'animer la mise en œuvre de campagnes d'information. Pour améliorer l'efficacité de l'information, ce groupe de travail devrait être officialisé et s'assurer le concours de spécialistes de la publicité et de 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 (§ 41).



Accident du à un état éthylique excessif

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

Des vitesses élevées (140 km/h ou plus) ne seront compatibles avec des débits élevés, dans des conditions acceptables de sécurité, que si :

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).

Une limitation générale de la vitesse s'imposera probablement à plus ou moins long terme

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 serait 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 d'organiser la centralisation et l'exploitation de ces informations sous le contrôle de la Direction des Assurances qui transmettrait au Ministère de l'Équipement tous éléments nécessaires à la politique de sécurité routière.

Ce fichier qui s'appliquerait par priorité aux accidents corporels, fournirait, en ce qui concerne les conséquences des accidents, le complément nécessaire aux enseignements sur le comportement des conducteurs attendus au "Centre de Documentation des Conducteurs" dont la mise en place est un système général d'information sur les accidents de la route réunissant tous les enseignements 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 à la prudence. Des études sur ce sujet devront être poursuivies, notamment à l'aide des renseignements qui pourront être tirés du "Centre de Documentation des Conducteurs" en vue de préciser la place des critères relatifs à la prévention dans une tarification optimale de l'assurance automobile.

56. Mesures concernant les véhicules (cf. titre 12)

561. La réglementation

**Une décision sur
le contrôle technique
des véhicules
est prématurée**

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.



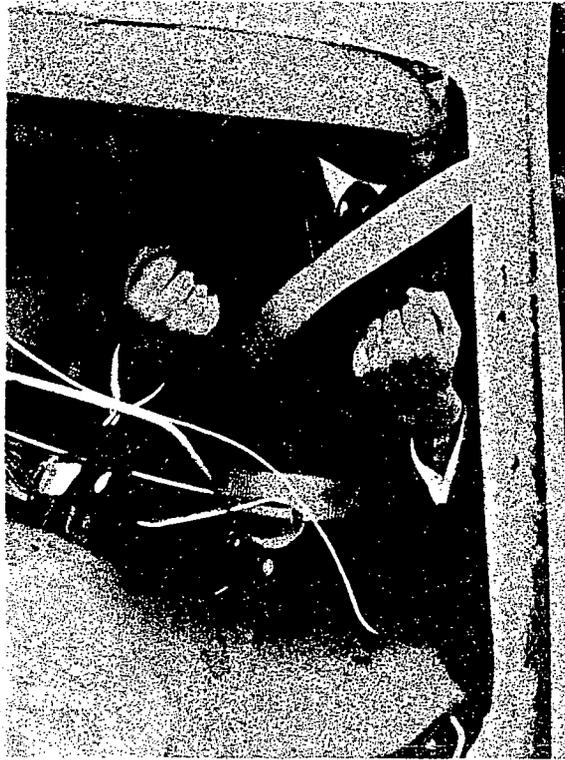
Voiture vendue à la casse et remise en circulation

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.E.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 ceintures 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.

- o Mais la construction d'autoroutes ne saurait suffire à obtenir une diminution sensible des accidents.

En effet, l'importance des accidents qui surviennent sur le réseau routier secondaire est égale à celle des accidents constatés sur le réseau assurant les grandes liaisons (grands itinéraires, routes à grande circulation ...).

De plus, au cours des dernières années, il a été constaté un accroissement des accidents sur le réseau secondaire, aussi bien en valeur absolue qu'en valeur relative.

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.

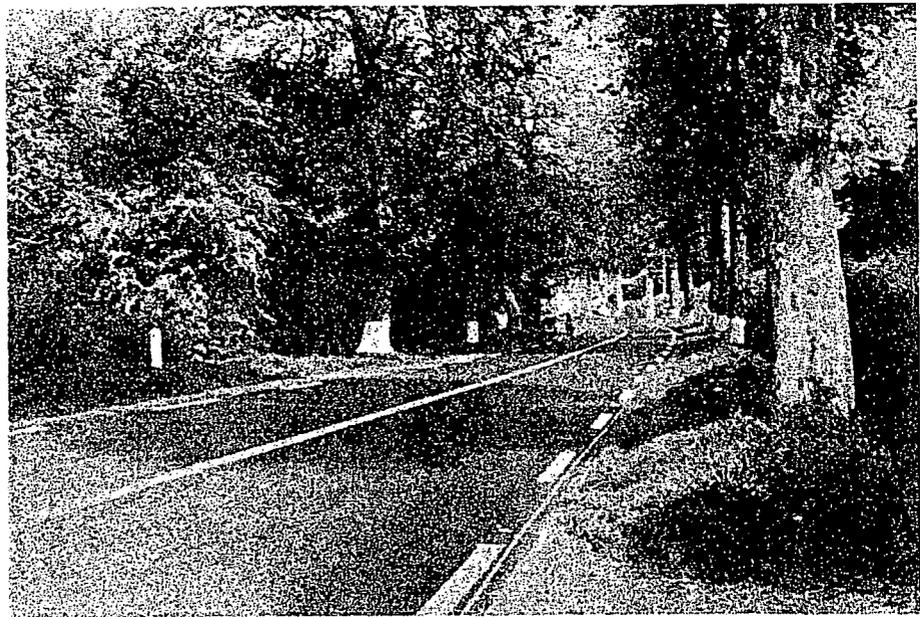
L'effort porté sur les aménagements de sécurité ces dernières années a été important. Ce type d'action paraît avoir une rentabilité très élevée et il semble souhaitable d'accroître le montant de ces investissements. Actuellement, un obstacle à une augmentation importante du nombre d'aménagements de sécurité provient du manque de moyens affectés à leur détection. Le développement des organismes régionaux de sécurité devrait la rendre plus facile qu'actuellement.



Aménagement de carrefour

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 1.000 km.



Signalisation horizontale améliorée

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)

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.

**Les crédits d'études
et de recherches
doivent être
rapidement décuplés
et orientés vers
des applications
concrètes**

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 millions si on y comprend les dépenses du L.C.P.C. et de l'I.N.S.E.R.M. en 1968.

OPERATIONS	COUTS (OU INCONVENIENTS)							AVANTAGES							OBSERVATIONS			
	MONETAIRES				NON MONETAIRES			REDUCTION DES ACCIDENTS 1ère année			MONETAIRES					NON MONETAIRES		
	POUR L'ETAT		Pour les usagers	Pour les autres agents	Pour la collectivité	Perte de temps	Sociaux et psychologiques	CORPORELS		Matériels	POUR L'ETAT		Pour les usagers 1ère année	Pour les assurances 1ère année		Pour la collectivité 1ère année	Gain de temps 1ère année	Sociaux et psychologiques
	1970	1971-75						Morts	Blessés		1970	1971-75						
I ADMINISTRATION																		
1.1 Administration centrale a- Responsable exploitation sécurité b- Bureau enseignement c- Bureau véhicule d- Analyses RCB	1,- M																(1) Frais généraux de la politique de Sécurité Routière (2) Mise en place progressive du conventionnement	
1.2 Agence d'information routière	0,5 M																(3) L'amélioration de la formation des Conducteurs est une mesure très rentable. Des études faites aux U.S.A. estiment que le coût d'une formation de qualité entraîne dans les 5 années suivantes une économie trois fois supérieure.	
1.3 Centre de formation d'experts en sécurité routière	0,6 M	0,6 M/An															(4) Les dépenses de publicité représentent en France environ 1 % de revenu national. Si on consacrait ce pourcentage appliqué au coût pour la Nation, des accidents de la route, on dépenserait plus de 100,- M par an dans ce domaine.	
1.4 Bureau régional pilote (CETE)	0,4 M	7,3 M en 75															(5) Des études sont prévues (n° 28 b) pour préciser l'efficacité de l'information.	
1.5 Fichier des accidents corporels des compagnies d'assurances	0,5 M	0,5 M/An															(6) On admet qu'une partie des Conducteurs qui actuellement dépassent les vitesses limites prévues respecteront la réglementation.	
	3,-M(1)				3,-M en 1970												(7) L'expérience en cours permettra de préciser ces chiffres, mais une diminution de 2 % des accidents rentabiliserait la mesure.	
II ACTIONS DE SECURITE ROUTIERE																		
2.0 Formation Conventionnement de la formation des moniteurs d'auto-école	1,5 M	5 à 10 M vers 1975 (2)	-	-	1,5 M en 70												(8) Ces opérations se développeront avec la mise en place des bureaux régionaux de circulation et de sécurité.	
2.1 Information (4)	1,- M	1,-M/An	-	divers 5,-M temps ORTF	6,- M + temps ORTF (1)			Fonction de la qualité de l'information	(3) (5)	(3) (5)	(3) (5)	-	-	(3) (5)	(3) (5)		(9) Dépend des résultats obtenus en 1970.	
2.2 Limitation de la vitesse	coût direct 5,5 M moins valeur fiscale 80, M	1,7 M/An + 8 % /An	Amendes + frais de justice	-	155,-M	13,5 M heures (6)		Majorité des conducteurs hostiles à la mesure - frustration due à la contrainte	(7) (7)	(7) (7)	(7) (7)	Amendes	-	190,- M + réduction des coûts d'accidents	(7) (7)	60 % des Français favorables	(10) Une participation des fournisseurs de peinture pourrait être envisagée.	
2.3 Répression de l'alcoolisme	7,- M	3,5 M/An	28,5 M + 45,-M (frais de justice) + Amendes)	Financement de la campagne d'information	90,-M	1,- M d'heures		Enquête en cours	450 à 1200	12000 à 25000	120 à 300 M	Amendes	-	90 à 230,- M	180 à 470,- M	300 à 800,- M	(11) A déterminer - Etude envisagée - Mesure rentable si elle entraîne une diminution de 2 % du nombre d'accidents.	
2.4 Infrastructure a- Aménagements de sécurité b- Matérialisation des voies c- Suppression des passages à niveau gardés d- Lutte anti-verglas	+ 25,- M + 10,- M (12) Investissement 60 M Fonctionnement 22 M	à déterminer (8) (9) (12) 36,-M/An	- - -	- (10) -	25,-M 10,-M (12) 82,-M 1970 36,-M 71-75	- - -			20 à 40 (11) (12)	150 à 300 (11) (12)	1 à 2 M (11) (12)	- - Plus value fiscale 37 M	- - + 8 % par an	1,2 à 2,4 M (11) Trafic induit 440 M de V.k	2,6 à 5,2 M (11)	7 à 14,- M (11) 300,- M	positif Actions souhaitées par les usagers Positifs 20 millions d'heures véhicules	
2.5 Véhicule a- Contrôle technique des véhicules b- Ceinture de sécurité	Investissement 200,-M	-	100,-M	-	300,-M	10 M d'heures			(13) (13)	(13) (13)	(13) (13)	- -	- -	(13) (13)	(13) (13)		(12) Etude à entreprendre "d'importantes économies paraissent possibles dans ce domaine"	
2.6 Assurances a- Fichier des conducteurs b- Tarification pénalisant les mauvais conducteurs	(18)		90,-M (14) incitation par assurances	3,-M (15)	19,-M (16)	-		Contrainte pour les usagers	35 à 70 (17) par an	350 à 1700 par an (17)	-	-	-	4 à 8,- M	4 à 8 M	16,5 à 33,- M	(13) Etude en cours - Résultats en 1971.	
2.7 Soins aux blessés	(18)																(14) Ce chiffre correspond à 1,5 M de véhicules neufs achetés en 1970.	
2.8 Etudes et recherches (1) a- RCB b- Psychologie-sociologie c- Concernant le véhicule d- Concernant l'infrastructure e- Concernant les soins aux blessés	10,- M (19)		4,3 M														(15) Campagne d'information. (16) Annuité d'amortissement avec un taux d'actualisation de 10 % pour 1,5 M de véhicule. (17) Fonction du temps d'utilisation. (18) Etude à effectuer. (19) Dont environ 7,5 M. pour l'ONSER.	

A N N E X E

Les quatorze titres du rapport provisoire

- 1 Dimensions du problème des accidents de la route
- 2 Méthodologie de l'étude
- 2 bis Méthodologie : la Méthode Electre
- 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
- 14 bis Soins spécialisés*

** Les titres affectés d'un astérisque sont épuisés.*