

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT ET DU LOGEMENT .

S . A . E . I .

PREPARATION RATIONNELLE DES DECISIONS ADMINISTRATIVES

ETUDE CONCERNANT

LES ACCIDENTS DE LA ROUTE

SERVICE DES AFFAIRES ECONOMIQUES
ET INTERNATIONALES

PARIS, le 8 Juillet 1968

PREPARATION RATIONNELLE DES DECISIONS ADMINISTRATIVES

ACCIDENTS DE LA ROUTE

Dans le cadre général de la préparation rationnelle des choix budgétaires et des liaisons entre plans, programme et budget, deux études sont menées au Ministère de l'Equipement.

Elles ont trait aux centres urbains et aux accidents de la route.

Cette note a pour objet l'examen de la seconde étude dont le titre pourrait être : "Préparation rationnelle des décisions administratives concernant les accidents de la route".

I/ OBJET DE L'ETUDE

1) Définition

Il s'agit de diminuer le nombre et la gravité des accidents de la route et pour cela d'explicitier les actions simples et complexes qui peuvent être entreprises avant et après l'accident et d'évaluer leur importance.

Cette opération devant en particulier éclairer les choix budgétaires mais aussi déboucher sur la mise en oeuvre de décisions administratives et réglementaires.

...

2) Dimension du problème

Quelques chiffres suffisent à souligner la gravité du problème.

En 1966, 210.000 accidents de la route ont provoqué 12.000 morts et 288 .000 blessés.

De 1960 à 1965, le nombre de blessés graves (hospitalisés au moins 6 jours) est passé de 68.000 à 90.000.

Par ailleurs, le coût des accidents est actuellement difficile à estimer.

Pour la Santé Publique, le coût serait de l'ordre de 500 Millions de Francs en 1967.

Quant au coût global pour la collectivité qui doit inclure la perte de production, les préjudices psychologiques et matériels, la Direction des Routes l'a estimé à environ 5 Milliards de Francs en 1967.

3) Conception de l'étude

Le problème est complexe car y interviennent beaucoup de fonctions, souvent dépendantes les unes des autres, exercées par des Ministères différents (Construction et entretien des routes, des véhicules, surveillance de la circulation, dommages corporels et matériels causés par les accidents, enseignement de la conduite, information, etc...).

...

Comme pour les études analogues, on cherchera :

- A définir clairement les finalités des actions administratives
- A déterminer les divers moyens permettant d'atteindre les objectifs poursuivis
- A proposer des critères permettant d'effectuer des arbitrages entre les diverses solutions possibles.

Cette méthode générale sera appliquée de la façon suivante :

Plutôt que d'entreprendre dès maintenant une étude complète du problème, ce qui demanderait probablement plusieurs années, et tenant compte du fait que des travaux ont été déjà effectués en particulier à l'Organisme National de Sécurité Routière (O.N.S.E.R.), il paraît préférable de commencer par rechercher et exploiter rationnellement l'information existante et les études déjà faites.

Le travail ainsi conçu devrait déboucher d'une part, sur une proposition de programme rationnel d'étude et de recherche sur les accidents de la route pour les années à venir, d'autre part, sur certaines conclusions particulières pouvant être utilisées lors de la préparation du Budget 1970, et du VIème Plan.

4) Durée de l'étude

Les buts ainsi définis, en particulier l'intervention dans le Budget 1970, conduisent à fixer comme date de fin de cette phase d'étude février 1969. Par ailleurs, elle devrait comprendre deux étapes ; jusqu'en octobre, recherche de l'information menée parallèlement à la réflexion méthodologique et ensuite, exploitation des informations recueillies.

...

II/ ORGANISATION DU TRAVAIL

L'étude de préparation rationnelle des décisions administratives concernant les accidents de la route doit être confiée, par lettre de mission du Ministre de l'Equipement, à M. TERNIER, Ingénieur des Ponts & Chaussées, Chargé de mission au S.A.E.I.

1) Equipe pluridisciplinaire

Afin de rendre la réflexion plus efficace et de permettre à chacun d'appréhender plus précisément les multiples aspects de l'étude, une équipe pluridisciplinaire sera constituée en vue de travailler en groupe. Il est important ici d'insister sur les deux notions de groupe et d'unité géographique.

Chaque séance de travail devra réunir tous les Membres du groupe en un lieu qui reste à déterminer (par ex. la salle de réunion de Maine-Montparnasse).

Cette équipe pourrait être constitué de la façon suivante :

S.A.E.I.

MM. BAUDOIN et PIEFFORT (à plein temps).

DIRECTION DE LA PREVISION

M. LION (à plein temps) et M. LE FOLL (à mi-temps).

O.N.S.E.R.

3 ou 4 personnes à temps plein ou partiel (psychologue, sociologue, médecin, statisticien, expert en automobiles).

Enfin un informaticien (qui pourrait être un expert-consultant).

En outre, et à temps partiel, plusieurs personnes des trois organismes précédents pourront élargir le groupe de travail ainsi constitué.

L'Organisme National de Sécurité Routière doit jouer dans cette étude un rôle important pour différentes raisons. En effet cet organisme a entrepris depuis deux ans des travaux et des réflexions sur la Sécurité Routière qui sont essentiels pour l'étude de P. R. D. A. De plus, il comprend des spécialistes dans les domaines de sociologie, médecine, etc...

2) Contacts interministériels

Le groupe de travail devra pouvoir faire appel à des compétences variées, en particulier à des organismes dépendant d'autres départements ministériels.

Il apparaît également souhaitable d'avoir un Comité Directeur Interministériel composé de responsables de très haut niveau appartenant aux principaux Ministères intéressés.

Ce Comité Directeur devrait pouvoir être mis en place vers le mois de Septembre 1968.

III/ FINANCEMENT DE L'ETUDE

Les charges en personnel pour les six derniers mois de 1968 sont estimées à 200.000 F. (O.N.S.E.R.)

A ces charges, s'ajoutent 50.000 F. de dépenses matérielles et frais de missions.

...

Par ailleurs, quatre bureaux et une salle de réunion seront utilisés au S.A.E.I.-MAINE-MONTPARNASSE.

Les crédits nécessaires pour 1968 sont donc évalués à 250.000 F.

Une deuxième phase de l'étude doit être prévue en 1969. Il est difficile d'en déterminer dès maintenant le coût. On pourrait envisager un crédit provisionnel de 500.000 F. qui permettrait de poursuivre l'étude avec les moyens décrits dans la présente note.

ANNEXE I

MINISTERES INTERESSES PAR L'ETUDE

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT

S.A.E.I., Direction des Routes.

MINISTERE DES FINANCES

Direction des Assurances, du Budget, de la Prévision. I.N.S.E.E.

MINISTERE DE L'INTERIEUR

C.R.S., Police Urbaine, Chemins Départementaux, et Chemins Vicinaux, Protection Civile, Direction des Collectivités Locales, Direction de la Réglementation.

MINISTERE DES ARMEES

Gendarmes, Pompiers.

MINISTERE DE LA JUSTICE

MINISTERE DES AFFAIRES SOCIALES

MINISTERE DE L'INDUSTRIE

Direction de l'Industrie Mécanique

MINISTERE DE L'INFORMATION

O.R.T.F.

MINISTERE DE L'AGRICULTURE

Chemins ruraux

MINISTERE DE L'EDUCATION NATIONALE

Enseignement du Code de la Route

ANNEXE II

REFLEXION METHODOLOGIQUE

METHODE DE PREPARATION DES DECISIONS

L'étude de préparation des décisions comporte plusieurs étapes.

Il s'agit tout d'abord de construire une structure d'arbre (graphe d'appui ou arbre de pertinence).

Au sommet de ce graphe, l'objectif général de l'étude se subdivise en différents sous-objectifs. La construction de ce graphe a pour but de déterminer de la façon la plus exhaustive possible l'ensemble des éléments correspondants à l'objectif poursuivi et de les classer selon des critères habituellement utilisés (groupes cibles, facteurs sociaux d'échecs...).

Ce graphe permet :

a) d'appréhender les liaisons logiques entre divers éléments ou groupes d'éléments et de déterminer les composantes (moyens, méthodes, agents chargés de la réalisation...) de mise en oeuvre d'une action.

b) de mettre en évidence l'interdépendance des diverses actions recensées ; cette interdépendance, nécessitant l'approche globale du problème est d'ailleurs une des justifications d'une étude R.C.B.

En annexe on trouvera une illustration de la méthode envisagée pour la construction du graphe.

...

Cette approche qualitative permet ensuite d'aborder l'aspect quantitatif du problème.

Il s'agit en effet de déterminer, au vu des liaisons mises en évidence, comment mesurer l'efficacité d'une politique concernant les accidents de la route. Ceci pose les problèmes d'une part de la mesure des coûts et avantages (coûts des biens non marchands, détermination d'effets externes), d'autre part de la mesure de l'efficacité d'une action déterminée, efficacité qui dépend des autres actions envisagées et de leur application.

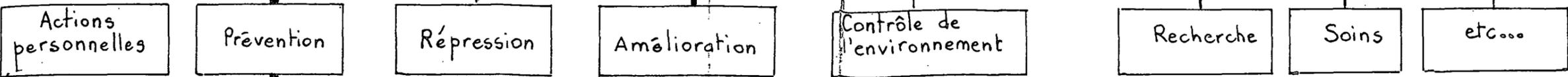
A. Objectif général

Améliorer la Santé de la Nation

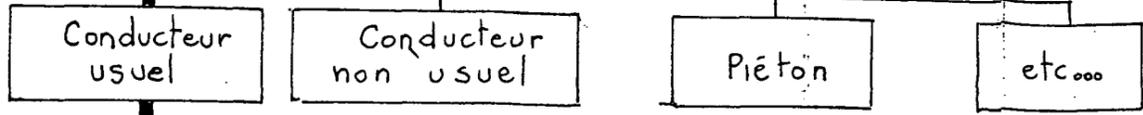
B. Objectif particulier

Diminuer les conséquences des accidents

C. Méthodes générales d'action



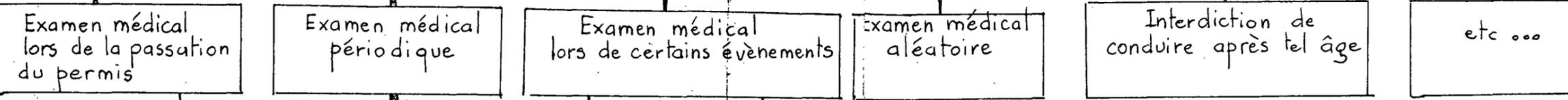
D. Groupes cibles



E. Secteurs déficitaires



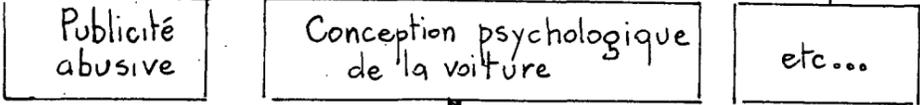
F. Méthode particulière d'action



G. Causes sociales d'échec éventuel



H. Facteurs sociaux d'échec



I. Actions spécifiques à entreprendre



J. Agent chargé de l'action spécifique

O.R.T.F