

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT

ET DU LOGEMENT

Groupe P.R.D.A.

Accidents de la Route

EXPOSE DE Mr. TERNIER SUR L'ETUDE DE R.C.B.
DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

(Réunion des Directeurs au Château d'Artigny)

PARIS, le 7 Février 1969

I N T R O D U C T I O N

L'étude pilote de préparation rationnelle des décisions concernant les accidents de la route est effectuée dans le cadre de l'introduction de la R.C.B. et des méthodes modernes de programmation et de gestion au Ministère de l'Équipement.

Une note de présentation de cette étude a été diffusée en Novembre 1968. Elle précisait le cadre et la méthodologie de cette étude.

Le présent exposé cherche à répondre aux deux questions suivantes :

- En quoi une étude de R.C.B. est-elle différente des études effectuées auparavant ?
- Quel sera le débouché de la première phase de cette étude qui doit être terminée dans un peu plus d'un mois ?

...

I/ CARACTERISTIQUES DE L'ETUDE R.C.B. - ACCIDENTS DE LA ROUTE

10. Une étude de R.C.B. est menée dans le cadre de la préparation du Budget. 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 est nécessaire que ces résultats puissent être disponibles pour le mois de Mars 1969.

Cette considération a imposé les délais de fin de cette première phase.

11. L'étude pilote est une étude de préparation rationnelle de décisions administratives et, par là même, elle dépasse le cadre strictement budgétaire en étudiant en particulier l'efficacité des réglementations concernant la sécurité routière. Les études économiques effectuées dans le passé se proposaient également d'apporter des éléments pour la préparation de décisions, mais malheureusement, la plupart de ces études appartenaient à une des catégories suivantes :

- . Etudes " argumentaires " dont les conclusions étaient orientées à priori.
- . Etudes " dilatoires ", dont le seul but était de justifier le fait de différer une décision.
- . Etudes " alimentaires " commandées pour faire vivre les bureaux et les Services d'Etudes.
- . Etudes " Fétiches " effectuées en fonction d'un certain snobisme qui veut qu'on effectue des études parce que " cela fait bien ".

...

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

De nombreux départements sont intéressés par la sécurité routière :

- Ministère de l'Equipement (Direction des Routes)
- 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 (constructions automobiles)
- Ministère de l'Information (O.R.T.F.)
- Ministère de l'Education Nationale (pour mémoire)

Pour assurer la liaison entre chacune des directions intéressées et l'Equipe chargée de l'étude, il a été désigné dans chacune de ces directions un correspondant permanent. Ces correspondants sont tenus au courant de l'avancement de l'étude de façon à pouvoir informer leurs directeurs et de plus, collaborent avec les analystes en leur apportant informations et conseils.

12. La R.C.B. correspond à un état d'esprit particulier et à l'utilisation de techniques plus ou moins nouvelles (analyse de systèmes, analyses coût-efficacité).

...

L'état d'esprit est caractérisé par les faits que les analystes cherchent à "prendre du champ" en replaçant chaque phénomène étudié dans son contexte et en analysant autant que possible tous les aspects des problèmes. Pour cela on recherche systématiquement les éclairages multiples en faisant appel à des spécialistes de discipline variée.

Participent à l'étude des accidents de la route, des ingénieurs, des économistes, un statisticien, des psychologues, des sociologues et des médecins (chirurgiens et psychiatres). Ce travail a conduit en particulier 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
- l'incidence sur la balance des paiements
- le nombre de vies sauvées
- "la douleur épargnée"
- les pertes ou gains de temps
- l'influence sur l'emploi
- les incidences psycho-sociologiques (réaction de l'opinion publique, sentiments de frustration des individus, agressivité)
- l'incidence sur certains groupes-cibles (constructeurs automobiles, producteurs d'alcool, intérêts régionaux, etc...)
- les répercussions internationales (réglementation, importation-exportation)
- les incidences à long terme

...

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

De la structure de programme retenue résulte du raisonnement suivant : un accident de la circulation arrive lorsqu'un système complexe mettant en jeu des hommes , des véhicules et un environnement, dont l'infrastructure, ne fonctionne pas correctement.

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 et physiologiques 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 dont une première version a été diffusée en Novembre 1968.

...

14. 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.

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 d'efficacité correspondent à la liste des critères indiqués au paragraphe 12.

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 flashs consacrés au thème suivant : "avant de doubler, regardez derrière vous pour vérifier qu'un véhicule n'est pas en train de vous doubler".
- 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 déboité sans que le conducteur ait effectué la vérification correspondante.

...

De telles analyses sont souvent difficiles , en particulier à cause du manque de données chiffrées. En effet la recherche de telles données lorsqu'elle n'est pas entravée par le secret administratif ou la volonté de ne pas donner d'informations relatives à des sujets tabous, se heurte au fait que les statistiques existantes et diffusées sont rarement élaborées en vue de fournir des renseignements opérationnels pour la préparation des décisions.

Le calcul économique est certes un outil au service de la Préparation Rationnelle des Décisions Administratives mais, pour l'instant, l'accent doit être mis essentiellement - et pour probablement plusieurs années encore - sur une analyse qualitative des problèmes et sur le recueil d'informations chiffrées.

...

II/ LES DEBOUCHES DE L'ETUDE PILOTE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

20. Avant même que la première phase d'étude soit terminée, elle a donné les résultats suivants :

200. Elle a favorisé la meilleure information mutuelle des décideurs.

En effet, si l'information ne circule pas, c'est souvent parce que ceux qui la détiennent sont surchargés de travail et n'ont pas le temps d'informer ceux qui pourraient être intéressés par les informations qu'ils détiennent. L'étude en suscitant un grand nombre de réunions a favorisé la diffusion de ces informations.

201. Les analystes chargés de l'étude de R.C.B. ont été associés à des actions concrètes de l'administration.

- Préparation de l'expérience de limitation de vitesse qui doit démarrer prochainement.
- Préparation du programme d'information de l'O.R.T.F. sur la sécurité routière.
- Association à la rédaction des livres verts de l'O.N.S.E.R. sur l'alcool et sur la limitation de vitesse.

Ces livres Verts sont destinés à l'information des "responsables" de l'administration. Ils se proposent "d'ouvrir le dialogue pour une discussion à l'abri de toute polémique, qui doit faciliter une préparation à la fois scientifique et démocratique des décisions".

...

202. Signalons enfin l'intérêt manifesté pour l'étude par ceux qui y ont participé ; chacun y a trouvé matière à un enrichissement personnel.

21. Les résultats de la première phase de l'étude permettront d'éclairer un certain nombre de problèmes qui se poseront rapidement aux responsables, tels que l'alcootest, le fichier des conducteurs, le contrôle technique des véhicules.

L'étude a mis en évidence un certain nombre de points faibles de la politique de sécurité routière, en particulier le manque de spécialistes des problèmes de sécurité routière. Il est indispensable, si l'on veut réduire les conséquences néfastes des accidents de la route, de former un nombre important de spécialistes de ces problèmes sinon des actions qui pourraient être rentables, et dont on peut trouver le financement, seront difficiles à mener, le manque de spécialistes constituant un goulot d'étranglement.

La première phase de l'étude permettra de proposer des mesures relatives à :

- l'organisation des actions de la sécurité routière
- la recherche dans le domaine de la sécurité routière
- et des actions dont le financement pourrait être prévu au Budget de 1970.

...

C O N C L U S I O N

L'étude pilote de préparation rationnelle de décisions concernant les accidents de la route, conduit à des propositions de dépenses supplémentaires de sécurité routière et non point à des économies ; cela provient du sous-développement de notre pays en matière de sécurité routière, mais les mêmes méthodes appliquées à d'autres problèmes devraient pouvoir conduire à des économies budgétaires.

Cette étude, commencée il y a environ six mois, sera terminée dans un peu plus d'un mois. Naturellement elle se poursuivra pendant l'année 1969, mais il paraît bon de signaler que la rapidité avec laquelle les premiers résultats ont pu être obtenus n'a été possible que grâce à la collaboration efficace des analystes et des nombreux départements de l'Administration concernés.
