

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

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

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

TITRE 4 :
L'ORGANISATION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

février 1969

ORGANISATION ET ADMINISTRATION
DE LA SECURITE ROUTIERE

- Rédaction provisoire - Diffusion restreinte -

S O M M A I R E

- I - INTRODUCTION

- II - L'ORGANISATION ACTUELLE ET SES LACUNES
 - 1 - Au plan national
 - 2 - Au plan local

- III - PROPOSITIONS D'ORGANISATION
 - 1 - Les difficultés soulevées par la coordination
 - 2 - Les principes sur lesquels pourrait s'appuyer la recherche d'une solution
 - 3 - Les étapes de l'évolution
 - 4 - Les organismes indispensables pour traiter de la Sécurité Routière
 - 5 - Les grandes lignes d'une organisation de la Sécurité Routière à l'échelon local.

- IV - CONCLUSION

ANNEXE : Organisation de la Sécurité Routière aux Etats-Unis.

I - INTRODUCTION

De nombreux responsables ont déjà entrepris de lutter activement contre les conséquences néfastes des accidents de la route dans les domaines relevant de leur compétence. C'est ainsi que diverses administrations et organismes semi-publics ou privés s'intéressent aux questions de sécurité routière.

Les efforts à tous les échelons (depuis l'administration centrale jusqu'aux responsables locaux), ont été faits au départ dans des directions relativement indépendantes à mesure que les différents secteurs économiques et sociaux ont été sensibilisés à ce problème.

Comme le rapport de M. PEYRON, du Conseil Economique et Social, l'a constaté en juillet 1968, il résulte de cette multiplicité de responsables et de ces diverses optiques des difficultés à prendre les décisions voulues, une insuffisance ou une lenteur de la circulation des informations, une moindre efficacité des moyens mis en oeuvre.

Cela constitue un sévère handicap pour la sécurité routière et si l'on veut obtenir une amélioration substantielle, l'étude des besoins de sécurité routière doit être entreprise méthodiquement et les réalisations nécessaires systématiquement exécutées et coordonnées.

Il devient urgent en effet, eu égard au développement du phénomène automobile, de provoquer une animation et une coordination de l'action des différentes administrations, organismes et associations qui travaillent pour la Sécurité Routière.

Les préoccupations relatives à la sécurité routière ne peuvent pas être détachées d'autres objectifs économiques, sociaux, etc... (par exemple, fluidité de la circulation, activité de l'industrie automobile, etc...) qui correspondent aux attributions des différents Ministères et qu'il n'est pas possible de retirer à aucun d'entre eux, bien que ce soit des responsabilités qu'il exerce actuellement en matière de sécurité routière dans le domaine de son département. On comprend donc que :

- il serait souhaitable d'éviter une superposition de responsabilités qui risquerait peut être d'entraîner une certaine confusion.
- cependant on a pu constater qu'il existait déjà une coordination des diverses activités ministérielles grâce à l'intérêt que les responsables portent à la sécurité routière et à leur volonté d'aboutir à des résultats (c'est ainsi que grâce à de nombreux contacts, les Ministères de l'Intérieur et de l'Equipement ont pu présenter en commun le "Dossier Bleu".

.../...

- mais l'évocation du problème de la sécurité, au plan national par une judicieuse coordination qui reste à définir, est susceptible d'une part d'améliorer la coordination existante, d'autre part de faciliter le financement global par crédit budgétaire ou autres ressources d'une politique de prévention.
- une telle mesure s'avère souhaitable et suffisante.

Après avoir étudié l'organisation actuelle de la sécurité routière pour en définir les lacunes, nous verrons que plusieurs schémas théoriques de coordination pourraient être envisagés.

.../...

II - L'ORGANISATION ACTUELLE ET SES LACUNES

1 - AU PLAN NATIONAL

La Sécurité Routière fait partie, à divers titres, des attributions des Ministères suivants :

- Ministère de l'Équipement et du Logement
- Ministère de l'Industrie
- Ministère de l'Intérieur
- Ministère des Armées
- Ministère de la Justice
- Ministère des Affaires Sociales
- Ministère de l'Économie et des Finances.

Outre ces Ministères, des Organismes semi-publics ou privés ont pour vocation la Sécurité Routière ; il s'agit de l'O.N.S.E.R., la Prévention Routière, l'U.T.A.C., la Croix Rouge Française et le Secours Routier Français.

A - Les Ministères

- Au Ministère de l'Équipement et du Logement les problèmes de Sécurité Routière relèvent de la Direction des Routes. Elle s'occupe en effet :
 - . de la gestion et de l'entretien du réseau national
 - . de l'exploitation du réseau et des activités opérationnelles
 - . de la réglementation concernant les usagers et l'infrastructure
 - . des projets techniques et études économiques concernant les investissements (travaux neufs et opération de sécurité)
 - . des recherches en matière de circulation, exploitation et sécurité des équipements
 - . de la réglementation concernant les véhicules.

.../...

- Au Ministère de l'Industrie, un service de la Direction des Industries Mécaniques s'occupe des problèmes de sécurité concernant les véhicules et pour ce qui concerne la réglementation, travaille en liaison avec le bureau compétent de la Direction des Routes.
- Au Ministère de l'Intérieur, c'est le service de la Circulation dépendant de la Direction de la Réglementation qui s'occupe des problèmes de sécurité routière. Ce Service se subdivise en deux départements s'intéressant respectivement aux problèmes de circulation routière et de la circulation urbaine. La tâche essentielle de ce Service est la préparation des différentes réglementations en liaison étroite avec les Ministères de l'Équipement, de la Justice, etc...

D'autre part, le Service National de la Protection Civile consacre une partie de ses activités à la Sécurité Routière par sa participation aux secours après accidents et par l'organisation du secourisme (sapeurs pompiers) en coopération avec les grandes oeuvres et associations.

- Au Ministère des Armées, la Gendarmerie Nationale-subordonnée à l'autorité judiciaire - remplit de nombreuses missions - Parmi elles, se trouvent la Police de la Route (actions préventive et répressive) et les secours aux accidentés. Elle participe également dans une large part, à la régulation du trafic.

Elle travaille donc en étroite liaison avec les services concernés des Ministères de l'Équipement et de l'Intérieur.

- Au Ministère de la Justice, une partie des attributions de la Direction des Affaires Criminelles se rapporte à la Sécurité Routière.

Elle travaille en liaison avec les Ministères de l'Équipement et de l'Intérieur pour tout ce qui concerne la réglementation (répression, jurisprudence, code de la route, etc...). Ce Ministère intervient dans les jugements et les contentieux des accidents ; enfin le Directeur de la Gendarmerie Nationale est un haut magistrat.

- Au Ministère des Affaires Sociales, un Service de la Direction Générale de la Santé Publique est concerné par les problèmes de transmissions et l'organisation générale des secours. La Croix Rouge Française lui est rattachée. Tous les hôpitaux consacrent une partie importante de leur activité au relevage et aux soins des blessés de la route.
- Au Ministère des Finances, outre la Direction du Budget qui gère les crédits consacrés à la Sécurité Routière, la Direction des Assurances a un bureau qui s'occupe uniquement d'assurances automobiles : - questions juridiques, techniques et économiques concernant l'assurance automobile - contrats - tarifs - fonds de garantie - bureau de tarification.

.../...

B - Les organismes semi-publics ou privés

- L'organisation Nationale de Sécurité Routière (O.N.S.E.R.) effectue principalement des recherches sur les causes des accidents, des études statistiques (en particulier à partir d'enquêtes), des études psychosociologiques et des études sur les chocs.

Toutes ces études, diffusées à mesure de leur avancement par des bulletins et des cahiers d'études, doivent faire l'objet d'un rapport général apportant de nouvelles hypothèses sur les causes d'accident.

- Le Service National des Examens du Permis de Conduire, a pour attributions l'organisation des examens, la nomination des Inspecteurs, la gestion administrative et financière, la gestion du Fichier des Permis de Conduire.
- La Prévention Routière, association à caractère privé, mène des actions qui s'exercent sous les diverses formes que peut prendre la propagande auprès du public pour le renforcement de la Sécurité Routière (action continue, manifestations annuelles) ; en outre, la Prévention Routière a créé un Centre National de formation de Moniteurs de conduite, gère certains postes de secours de route (téléphone et premiers secours) et a créé un Centre d'Examens Psychophysiologiques à l'usage des conducteurs (en particulier les professionnels).
- Le Secours Routier Français, depuis sa création, a eu pour objectif de créer, puis de développer les moyens d'assistance mis à la disposition des usagers de la route en cas de panne ou d'accident matériel et corporel (postes d'abonnés riverains des routes, bornes téléphoniques, dépanneuses, ambulances, etc...)
- L'Union Technique de l'Automobile, du Motocycle et du Cycle effectue des recherches, des essais et des contrôles (homologation officielle de certains dispositifs) dans des laboratoires agréés par les Pouvoirs Publics, sur les véhicules automobiles. Pour tous ces travaux d'ordre technique, l'U.T.A.C. travaille en liaison avec les services officiels en même temps qu'avec les constructeurs, les fabricants d'équipement et les manufactures de glaces.

Elle comporte en outre, un Bureau des Normes de l'Automobile et un Service de Documentation Technique.

- Les Automobiles Club enfin, participent à l'oeuvre de Sécurité Routière par la création et la Gestion de "Centres de Sécurité" qui procèdent aux visites techniques des automobiles.

.../...

2 - AU PLAN LOCAL

Les Directions Départementales de l'Équipement, en liaison avec les collectivités locales, recensent les points noirs et étudient les améliorations éventuelles ; en outre, elles sont responsables de l'implantation et de l'entretien de la signalisation, elles s'occupent de tous les travaux d'infrastructure et de la lutte contre les intempéries.

- En ce qui concerne le Ministère de l'Intérieur, au niveau des communes, les Maires ont d'importants pouvoirs sur les conditions générales de circulation et donc la sécurité routière (dans le cadre des règlements en vigueur) limitation de vitesse, stationnement, etc... (pour Paris, les Préfets de la Seine et de PARIS assurent conjointement la réglementation de la circulation).

Les Préfets ont certains pouvoirs de contrôle sur l'action des Maires et peuvent aussi imposer certaines réglementations d'ordre très général pour l'ensemble du département.

- Les Sapeurs Pompiers (Protection Civile) participent aux opérations de secourisme en liaison avec les Corps de Police Municipale et la Gendarmerie Nationale.

— Enfin, tous les hôpitaux, qu'ils soient Centres Hospitaliers, Centres Hospitaliers Régionaux ou Centres Nationaux, consacrent une partie importante de leur activité au relevage et aux soins des blessés de la route.

.../...

III - PROPOSITIONS D'ORGANISATION

1 - LES DIFFICULTES SOULEVEES PAR LA COORDINATION

Le plus grave danger consiste à penser que les réformes de structures résoudre tous les problèmes. Notamment, ce serait une illusion de croire qu'un organisme unique (de type administratif ou non) remédierait à tous les inconvénients ressentis.

Dans le domaine routier, comme dans d'autres, la sécurité n'est que la résultante d'un grand nombre d'actions spécifiquement distinctes, par exemple : l'acte médical, le calcul technique, l'effort pédagogique ou répressif. De telles actions ne peuvent être envisagées et conduites que par les spécialistes des disciplines correspondantes et dans les organismes précisément conçus pour les mener à bien.

Il est en effet, impérativement nécessaire de ne pas dissocier les responsabilités de la Police en matière de sécurité routière, de ses responsabilités générales en matière de sécurité des personnes et des biens. Les moyens et les compétences à mettre en oeuvre sont les mêmes, à très peu près. Dans l'intérêt général et pour leur plus grande efficacité, leur gestion doit rester unique. De même, on ne peut envisager de spécialiser des hôpitaux ou des médecins pour les seuls accidentés de la route, ni dissocier infrastructure et exploitation.

Rassembler dans un seul organisme des intérêts aussi contradictoires que ceux qui sont concernés par la sécurité routière, ne garantirait d'ailleurs pas, dans ce domaine, une efficacité plus grande. Si l'on ne parvient pas à obtenir l'adhésion isolée de chaque groupe d'intérêt, ce n'est pas leur réunion qui réduira les oppositions. En dernier lieu, la Puissance Publique peut seule parler au nom de l'intérêt général et l'amener à prévaloir sur les intérêts particuliers.

Nécessairement, l'organisme unique serait donc administratif ; sans doute alors inutilement lourd et onéreux, probablement aussi centralisateur à l'excès. Enfin, il ne pourrait jamais prétendre recouvrir l'ensemble des intérêts concernés ; c'est matériellement inconcevable. Pratiquement tout citoyen ou groupe de citoyen peut se trouver, ou se trouve, intéressé d'une manière ou d'une autre à la sécurité routière.

Peut-être voit-on mieux maintenant ce qu'il faut éviter. Peut-on préciser ce qu'il convient de mettre en place et pourquoi ?

.../...

2 - LES PRINCIPES SUR LESQUELS POURRAIT S'APPUYER LA RECHERCHE D'UNE SOLUTION

Les principes directeurs pourraient être les suivants :

- Maintenir une nette distinction entre le niveau des études à long terme et celui de la gestion à moyen et à court terme. Les études doivent être coordonnées et programmées en dehors des préoccupations quotidiennes de la gestion. Des liens doivent s'établir entre les deux niveaux, mais ceux-ci ne doivent pas être confondus.
- Au niveau-même de la gestion, il s'agit de porter remède aux difficultés ressenties du fait d'un excès de cloisonnement et pallier un centralisme excessif. Mais ce dernier défaut se combat plutôt par un changement de méthodes que par des modifications structurelles.
- Il convient surtout de mieux utiliser les structures administratives existantes aux fins de la sécurité routière et non de les redécouper pour en créer de nouvelles. On doit conjuguer et non démanteler.
- Il convient d'éviter de mettre en place une organisation lourde, onéreuse et lente qui constituerait rapidement un obstacle à toute évolution. Mieux vaut concevoir une construction aussi légère et aussi adaptable que possible.

On peut ensuite définir les étapes de l'évolution.

3 - LES ETAPES DE L'EVOLUTION

30 - PREMIERE ETAPE, (à réaliser dans les plus brefs délais)

Elle est propre à la Direction des Routes et de la Circulation Routière du Ministère de l'Equipement.

Il s'agit de placer sous une responsabilité unique, dépendant du Directeur des Routes et de la Circulation Routière, les diverses cellules administratives du Ministère de l'Equipement dont l'action influe à titre principal sur la sécurité routière. Une sous-direction (voire ultérieurement un service du Ministère) regrouperait ainsi les domaines suivants :

.../...

- Règles applicables aux usagers (règles de circulation, enseignement de la conduite, permis, fichier des conducteurs, information des usagers etc...).
- Règles applicables aux véhicules (normes de sécurité, laboratoires d'essais, liaisons avec les constructeurs, contrôle et réception des véhicules, immatriculation etc...).
- Exploitation (conception de la signalisation, état des routes, régulation du trafic, éclairage, etc...).
- Construction (aménagement des points noirs, pose des éléments de sécurité etc...).
- Problèmes concernant la R.C.B. : mise en oeuvre et application.

Simultanément, il paraît souhaitable de transformer et éventuellement, de renforcer en personnel et en moyens, les différents bureaux chargés de ces questions.

Enfin, dès maintenant, il serait encore nécessaire

- de créer un Centre de Formation d'Experts de la Sécurité Routière,
- d'exploiter les statistiques des Assurances (fichier des accidents corporels),
- de développer les Etudes et les Recherches, en matière de sécurité, dans les cinq directions suivantes :
 - . R.C.B.
 - . Psychologie et Sociologie
 - . Véhicule
 - . Infrastructure
 - . Soins aux blessés.

A l'échelon local :

Il serait créé un Bureau Régional Pilote intégré dans le cadre des CETE du Ministère de l'Equipement.

En plus des Cadres actuels de l'Administration, son personnel comprendrait un psychosociologue, un économiste statisticien, un technicien spécialisé en matière de véhicules.

.../...

Par sa composition, cette équipe pluridisciplinaire serait apte à faire face à la complexité des problèmes de Sécurité Routière.

Cette réorganisation interne prélude la mise en place de véritables organes de coordination ; elle l'amorce en désignant les responsables des actions horizontales. Les liaisons inter-organismes dépendent toujours des rapports de personnes mais, dans les matières regroupées, l'initiative en incombe à un responsable désigné. Sans être exhaustive, sa vision sera nécessairement plus large, les choix qu'il soumettra ou adoptera seront mieux éclairés.

31 - DEUXIEME ETAPE (à partir de 1971)

Création d'une autorité unique responsable des problèmes de sécurité routière.

Plusieurs types d'autorité unique responsable peuvent être envisagés :

A - Ministère responsable de la sécurité routière

On a constaté que lorsque l'on considère l'ensemble Hommes-Véhicules-Infrastructure, il est difficile, sinon irréaliste, de séparer la sécurité de l'exploitation du réseau (cf. l'organisation de la S.N.C.F. à cet égard).

Cette dépendance des deux aspects du transport routier pourrait donc amener à envisager la désignation d'un Ministre Responsable.

- Au plan national, dans son Ministère, une sous-Direction de l'exploitation et de la Sécurité Routière recueillerait toutes les informations et par l'intermédiaire de Services Spécialisés, en contact permanent avec les autres Ministères concernés assurerait la coordination des efforts de l'ensemble.

De plus, un service pourrait assurer les contacts et la coordination avec les organismes semi-publics ou privés qui s'occupent de sécurité routière.

- Au plan local, une organisation similaire réduite aux dimensions du département ou de la région, faciliterait la circulation de l'information et partout une meilleure concertation des services concernés pour la mise en oeuvre des actions de sécurité routière.

Cette organisation présenterait l'avantage de ne changer que peu de choses dans l'organisation actuelle, d'où une mise en place peu onéreuse et rapide, dont on pourrait attendre une efficacité à brève échéance, par contre, elle présenterait l'inconvénient de confier une tâche supplémentaire

très importante à un Ministre dont les responsabilités couvrent déjà un vaste domaine.

Une variante à cette solution pourrait consister à rattacher au Ministre Responsable, un Comité de liaison pour les problèmes de Sécurité Routière qui aurait pour rôle de coordonner ses actions avec celles des autres Ministères et des organismes semi-publics ou privés.

- Fonctionnement : Le Comité serait placé sous la tutelle du Ministre de l'Équipement. Provisoirement, son secrétariat pourrait même être assuré par les soins de la Direction des Routes et de la Circulation Routière. Mais par la suite, cet organisme devrait se doter d'une petite infrastructure permanente. Dans l'intervalle des sessions, son Président disposerait ainsi d'un instrument lui permettant d'exercer une action continue.

Sans doute, faudra-t-il envisager les membres du Comité en sections spécialisées qui pourraient être les suivantes : section conducteurs, section véhicules, section infrastructure, section financière, section études et programmes.

Le Comité serait doté d'un budget propre de fonctionnement alimenté par les subventions des divers organismes participants.

- Composition : Il comprendrait 10 ou 12 personnes de haut niveau dont : le Directeur des Routes, le Directeur de la Circulation au Ministère de l'Intérieur, le Directeur des Transports Terrestres ; un représentant de la Direction du Budget et un de la Direction de la Prévision du Ministère des Finances ; un représentant du Ministère des Armées et un de la Chancellerie ; le Directeur de l'ONSER du SNEPC etc...
- Compétence : Le Comité serait chargé d'élaborer des programmes d'action dans tous les domaines de la compétence des organismes dont relèvent ses membres. Ces programmes comporteraient des mesures de tout ordre ; investissements, réglementation, études etc... Ils préciseraient les tâches et les moyens correspondants et les répartiraient entre les administrations et les services concernés. Par l'intermédiaire de son Président et au besoin, de ses Présidents de Section, le Comité veillerait au déroulement coordonné de l'exécution des programmes.

Il pourrait envisager de se démultiplier en suscitant la création de Comités de Sécurité Routière à l'échelle de quelques grandes zones territoriales (Nord, Est, Sud-Est, etc...). De tels Comités agiraient comme organes de coordination et d'animation auprès des autorités locales compétentes et se tiendraient en liaison avec le Comité National dont ils recevraient les directives et les programmes.

.../...

Une telle organisation pourrait être atteinte par étapes : le Comité National étant progressivement étoffé jusqu'à se doter de la petite infrastructure prévue. Elle resterait extrêmement souple et susceptible d'adaptation continue. Elle permettrait cependant d'éclairer correctement les choix et justifierait notamment l'emploi de méthodes modernes de rationalisation des décisions (type étude PRDA sur les accidents de la route). Enfin, le Comité ne viendrait pas se surajouter aux structures existantes, mais permettrait de les revivifier en augmentant leur efficacité.

B - Commission interministérielle à la Sécurité Routière

Afin d'éviter l'inconvénient principal que comporte la solution précédente à savoir confier un surcroît important de travail et de responsabilités à un Ministère, on pourrait envisager également la création d'une commission interministérielle à la Sécurité Routière.

Elle serait placée sous l'autorité du Premier Ministre. Elle comprendrait des représentants :

- a) des Ministères (Equipement, Intérieur, Armées, Industrie, Justice, Affaires Sociales et Finances)
- b) des organismes privés (Fédération Française des Sociétés d'Assurances, Caisse Nationale de Sécurité Sociale, Prévention Routière, Secours Routier, etc...). Son rôle se bornerait à coordonner l'action de ces divers organismes. Cette commission serait chargée de la conception et de la mise en oeuvre d'une politique nationale de la Sécurité Routière. Elle effectuerait la coordination entre les Ministères et d'elle seule dépendraient les organismes semi-publics ou privés tel l'ONSER, l'UTAC, la Prévention Routière.

Les moyens mis à sa disposition seraient ceux existant déjà dans les divers Ministères et Organismes. L'avantage que constitue une mise en place peu onéreuse et rapide serait ainsi conservé.

C - Secrétariat Général à la Sécurité Routière

On pourrait enfin envisager de confier la Sécurité Routière à une autorité unique qui soit dégagée des autres objectifs économiques, sociaux, etc... dont chaque Ministère est responsable. Cela amènerait à concevoir une autre structure administrative.

- Au plan national, l'administration et l'organisation de la Sécurité Routière relèveraient d'un Secrétariat Général à la Sécurité Routière. Il serait assisté d'un Comité Inter-Ministériel de Sécurité Routière et de conseillers techniques.

.../...

Il regrouperait l'ensemble des activités de sécurité routière et générerait un personnel spécialisé.

Ce Secrétariat Général pourrait d'ailleurs, couvrir un champ d'action plus vaste et s'occuper d'autres problèmes de sécurité tels que la sécurité dans le travail.

- Au plan local, on pourrait envisager qu'un délégué régional ou départemental du Secrétariat Général à la Sécurité Routière, représenterait l'Administration Centrale. Il diffuserait et recueillerait les informations et, travaillant en liaison avec les représentants des différentes administrations, coordonnerait leurs efforts.

Les représentants locaux semblent déjà tout désignés ; il s'agirait pour le Ministère de l'Intérieur, de la Préfecture ; pour celui des Armées, du Commandant du Groupement de Gendarmerie ; pour celui de l'Équipement, de la Direction Départementale ; pour celui des Affaires Sociales, du Centre Hospitalier Principal et pour celui de la Justice des Services du Procureur de la République.

4 - LES ORGANISMES INDISPENSABLES POUR TRAITER DE LA SECURITE ROUTIERE

Cependant, si bons qu'ils soient, les outils ne valent que par l'habileté des ouvriers, aussi l'un des premiers buts que le futur Comité pourrait se proposer serait-il d'assurer la formation et la carrière d'équipes de spécialistes de la sécurité routière à partir d'éléments de formations diverses (Ingénieurs, Administrateurs, Juristes, Médecins, Psychologues, etc...).

La création d'un tel organisme devrait favoriser les échanges d'hommes, d'idées et de moyens entre les structures actuelles trop cloisonnées, et non se présenter comme une citadelle nouvelle opposée aux anciennes et présentant les mêmes défauts.

L'analyse de la situation actuelle, ainsi que l'ensemble de l'Étude PRDA accidents de la route, ont montré que, quelle que soit l'autorité unique responsable de la Sécurité Routière, elle aurait besoin des quatre organismes suivants :

- a) un centre de formation et d'enseignement de sécurité routière d'où sortiraient des spécialistes dont a besoin la sécurité routière
- b) une Direction d'Études et de Recherches. Cette Direction aurait sous sa tutelle un Institut National de Sécurité Routière qui comprendrait :
 - . un service de recherches sur le véhicule et l'ergonomie
 - . un service de recherches pédagogiques et psycho-sociologiques

.../...

- . un service d'Etudes et de Recherches sur l'Infrastructure Routière.
- c) une Direction des Etudes Economiques des Programmes plus spécialement chargée :
- de la coordination entre les différents Ministères intéressés par la Sécurité Routière
 - de la coordination des différents organismes spécialisés tels que le Service National des Examens du Permis de Conduire (S.N.E.P.C.), Prévention Routière, Sécurité Routière, etc...
- d) une Direction des Informations et des Statistiques.

CENTRE DE FORMATION ET D'ENSEIGNEMENT DE LA SECURITE ROUTIERE

Ce Centre aurait dans ses attributions :

- l'enseignement de la conduite, du Code de la Route et de la Prévention Routière (et son perfectionnement)
- l'organisation des divers examens
- la formation continue (mise à jour des connaissances)
- la coordination avec les divers établissements d'enseignements
- l'enseignement concernant la connaissance du véhicule et les techniques de pilotage en situation critique
- la recherche pédagogique (formation des moniteurs, auto-écoles)
- la formation de tous les spécialistes (ingénieurs, psychologues, etc...) concernés par la Sécurité Routière
- consultants pour les campagnes d'information spécialisée et la propagande.

En effet, un obstacle majeur à la mise en oeuvre d'une politique efficace de sécurité routière est le manque de personnes compétentes dans ce secteur.

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.

.../...

Une telle formation intéresserait 3 catégories de personnes :

- les responsables (personnel des Ponts et Chaussées, Gendarmerie, Police, etc...)
- les équipes régionales spécialisées proposées par l'étude PRDA (ingénieurs, psychologues, économistes, statisticiens et spécialistes des problèmes du véhicule)
- les chercheurs.

La sensibilisation aux problèmes de la Sécurité Routière des responsables pourrait s'inspirer des stages et cycles d'information réalisés à l'occasion de l'instauration des méthodes modernes de gestion au Ministère de l'Equipement.

Cette sensibilisation devrait éviter le risque d'isolement des spécialistes proprement dits.

DIVISION DES ETUDES ET DES RECHERCHES

Cette division aurait dans ses attributions, toutes les recherches concernant le conducteur, les véhicules et l'infrastructure et plus généralement des liaisons entre eux. Pour cela, elle aurait sous sa tutelle un Institut National de Sécurité Routière qui centraliserait les travaux des différents services suivants :

- un service de Recherches sur le Véhicule et les liaisons Homme-Véhicule

Il comprendrait différents bureaux :

- . SECURITE PRIMAIRE (Prévention des accidents) - visibilité - qualité des transports, entretiens, contrôles de l'état technique, etc...
- . SECURITE SECONDAIRE (sauvegarde) - résistance de la structure et de l'habitacle - aménagement externe - risques d'incendie - aménagement interne.
- . Recherches ergonomiques
- . Etudes des effets post-accidents
- . Analyse des liaisons infrastructure (tenue de route - adhérence).

- un service de Recherches Pédagogiques et psycho-sociologiques

Il comprendrait les différents bureaux suivants :

- . Recherches Pédagogiques (méthodes audio-visuelles - simulateurs -

.../...

plateaux - manuels d'enseignement programmés en liaison avec le C.F.E.S.R.

- . aptitudes physiologiques à la conduite - études des niveaux requis - problèmes de l'alcoolisme, problèmes des médicaments - études de la fatigue et de la vigilance
- . psychologie du conducteur et mythes en matière de conduite automobile (examen psychologique - formation psychologique des moniteurs - contrôle des conducteurs ayant eu un accident grave, etc...)
- . problèmes psychologiques concernant la compréhension des différents signaux (comportement dynamique des conducteurs)
- . influence de la réglementation et des sanctions sur le comportement de l'usager.

- un service d'Etudes et de Recherches sur l'infrastructure routière

Il comprendrait les différents bureaux suivants :

- . Sécurité dans les projets (sécurité en fonction de la vitesse de base) homogénéité des itinéraires
- . étude de l'adhérence des revêtements
- . amélioration des points noirs et des sections noires - durée des aménagements du point de vue efficacité
- . prospective en matière de points noirs en milieu suburbain
- . bureau d'élargissement des voies de circulation et de séparation des chaussées
- . aménagement linéaire des routes
- . dispositifs de sauvegarde
- . esthétique de l'infrastructure
- . régulation du trafic - séparation des circulations - spécialisation des itinéraires.

- une Division des Etudes Economiques et des Programmes

Cette Division comporterait :

- . Un service économique effectuant les études coût-efficacité dans tous les domaines concernant la sécurité routière pour la mise en œuvre des programmes d'action et de recherches.

.../...

- un service s'occupant, d'une part, des subventions, d'autre part, des liaisons avec l'Institut de Recherches avec les Ministères intéressés et les organismes spécialisés. Il coordonnerait également les actions de l'Institut des Ministères et les Organismes.
- un service de programmes concernant les véhicules
- un service de programmes concernant l'infrastructure routière et l'environnement de la conduite
- un service s'occupant des problèmes généraux de la réglementation et des sanctions.

- une division des Informations et des Statistiques

Cette division comprendrait les bureaux suivants :

- Banque d'information (par exemple: fichier des accidents) concernant les usagers, les véhicules, l'infrastructure.
- Fichier National des Conducteurs.

Ces deux services auraient pour vocation les études statistiques (statistiques générales et études d'échantillonnage). Les études cliniques et pour servir d'outils de prévention, les incidences tarifaires, amendes et sanctions.

5 - LES GRANDES LIGNES D'UNE ORGANISATION DE LA SECURITE ROUTIERE A L'ECHELON LOCAL

Dans chaque circonscription d'action régionale, un service régional de l'Équipement, dont le chef est le correspondant unique du Préfet de la Région, a été créé pour répondre à certain souci de déconcentration, tendant à faire descendre vers la Province l'autorité et la responsabilité dans certains domaines, à associer plus étroitement les administrés à l'action des pouvoirs publics, et à rapprocher la décision des sources d'information qui doivent l'éclairer.

La création de cet échelon régional est issue de la réforme administrative de 1964 ; il a été envisagé, surtout comme un échelon de coordination de réflexion et d'études générales.

Quoique encore insuffisamment étoffés, ces services ont un rôle important à jouer dans tous les domaines de l'Équipement et du Logement ; en particulier, ils soulignent la tendance actuelle à traiter au niveau régional, un nombre croissant de problèmes de transports. C'est dans ce cadre, que pourrait s'insérer naturellement la Sécurité Routière au même titre que la Circulation Routière à laquelle, depuis quelques années déjà, est consacré un bureau.

.../...

Le service travaillerait donc en liaison avec la Sous-Direction à la Sécurité qui dépend du Directeur des Routes.

Il aurait, en outre, comme correspondant dans les D.D.E. de son ressort, des ingénieurs travaillant dans les G.E.P. et les G. INFRA.

.../...

IV - CONCLUSION

Les éléments du présent document ont montré qu'à bien des égards, le système actuel n'est pas satisfaisant. Mais la complexité de l'organisation actuelle dépend de la complexité des problèmes concernant les accidents de la route, plus que d'une perversité particulière à l'administration.

Sous la pression des nécessités, des liaisons horizontales s'établissent naturellement, des groupes de travail "informels" se constituent et fonctionnent plus ou moins durablement. Leur constitution comme leur efficacité dépendent surtout des rapports personnels et du dynamisme des leaders spontanément révélés, ainsi que de l'urgence des questions. En 1969, quelques actions spécifiques ont pu être entreprises à l'initiative de fonctionnaires de l'Equipement. Elles ont regroupé des représentants des Armées, de l'Intérieur et de la Justice. Il en a été ainsi pour mener à bien certaines expériences d'exploitation (centre de régulation de Rosny, itinéraires bis, limitation de vitesse etc...) et pour la préparation du "Code" Européen. L'existence même et le succès de ces liaisons horizontales montrent la nécessité d'une certaine coordination et postulent un cadre propre à la faciliter.

Le choix d'une autorité unique responsable de la sécurité routière reste à faire ; mais il est nécessaire de lancer dès maintenant la création d'organismes tels que le centre de formation et d'enseignement de sécurité routière, indispensable à la mise en oeuvre d'une politique efficace et cohérente.

=====

A N N E X E I
-:-:-:-:-:-:-:-:-:-

ORGANISATION DE LA SECURITE ROUTIERE
AUX ETATS-UNIS

=====

(Cette Organisation a été tirée du SAFETY ACT de l'Administration JOHNSON de 1966).

L'Office of the Director (Le Bureau du Directeur) est responsable de la liaison avec l'administration fédérale des routes, du développement de la politique à suivre, de la direction du programme, de la coordination avec les comités consultatifs, de la coordination des activités internes du Bureau et entre Services du Bureau.

L'Office of Principal Scientists (Le Bureau des Directeurs Scientifiques) conseille et appuie scientifiquement le Bureau, il travaille à élargir la participation extérieure scientifique dans les activités du Bureau.

L'Office of Program Planning (Plan Programme) développe et maintient à jour des plans programmes globaux, travaille pour assurer l'équilibre du programme et fournit la base pour déterminer les ressources et leurs affectations.

L'Office of Research Implementation (Mise en oeuvre de la Recherche) s'occupe de l'aspect coût-efficacité des techniques de sécurité, de l'ana-

lyse sur toute recherche portant sur la sécurité du véhicule ou de la route, de la mise en oeuvre des dernières connaissances acquises.

Le Motor Véhicule Safety Performance Service - M.V.S.P.S. - Service de Sécurité des véhicules s'occupe des activités en rapport avec le NATIONAL TRAFFIC AND MOTOR VEHICLE SAFETY ACT de 1966. Le service s'occupe de l'établissement de programmes de sécurité sur le véhicule même. (Toutes ces activités sont décrites dans un rapport séparé sur l'Administration du National Traffic and Motor Vehicle Safety act, effectué par le Ministère des Transports).

Le Highway Safety Programs Service (Service des Programmes de la Sécurité Routière) s'occupe des activités en rapport avec le HIGHWAY SAFETY ACT de 1966 : établit des modèles pour les programmes de sécurité routière des Etats et aide les Etats dans la mise en oeuvre de ces programmes, évalue les exécutions dans des domaines variés du programme et contrôle la concordance avec les programmes provenant du Ministre.

Ces deux services ainsi qu'un troisième "Le National Highway Safety Institut" - L'institut National de Sécurité Routière - ont la responsabilité d'identifier et de conseiller la recherche de tests, du développement, des projets en démonstration et des besoins en personnel à mettre en oeuvre pour assister ou permettre l'administration effective des programmes du Bureau. Le N.H.S.I. s'occupe des activités en accord avec les deux lois de 1966.

.../...

- H.S.P.S.) Relations du bureau avec les Etats
- M.V.S.P.S.) Relations du bureau avec les constructeurs et fabricants
- N.H.S.I.) Relations avec Etats et constructeurs pour recherches et soutiens relatifs aux autres services.

(voir plus loin organisation des H.S.P.S. - M.V.S.P.S. et N.H.S.I.).

Le bureau est aidé par deux importants Comités Consultatifs :

- National Motor Vehicle Safety Advisory Council :

- Comité Consultatif véhicules - membres nommés par le Ministre des Transports. Conseils sur les véhicules et les modèles d'équipement.

- National Highway Safety Advisory Committee :

Le Ministre ou un Haut Fonctionnaire du Ministère, le Federal Highway Administrator et 35 membres des Etats et communautés nommés par le Président.

Conseils sur les programmes et modèle de Sécurité Routière pour les Etats et Communautés.

INTERACTION AVEC LES AUTRES BUREAUX FEDERAUX

- Bureau des Routes
 - Bureau de la Sécurité du Transport Routier
- ex. : la garde côtière a délégué plusieurs experts (mer et air) pour donner des conseils sur les transports, les communications, etc...
- Bureau National des Normes : test des pneus - ceinture de sécurité, etc...
 - Centre National de Prévention et Contrôle de l'Alcoolisme

.../...

- Institut National de la Santé Mentale
- Service Public de la Santé
- Centre National des Statistiques pour la Santé.

HIGHWAY SAFETY PROGRAMS - Programme de la Sécurité Routière -

Chaque état doit avoir son HSP approuvé par le Ministre pour réduire le nombre d'accidents, de morts, blessés et dommages matériels. De tels programmes doivent être en accord avec les modèles uniformes promulgués par le Ministre.

Organisation du H.S.P. Service

- encourager et assister chaque état à établir un H.S.P. en concordance avec les buts des H.S.A. et pour aider au développement de modèles uniformes de programmes S.H.S. (+)
- évaluer dans quelle mesure les programmes d'Etats recourent les modèles fédéraux
- déterminer dans quelle mesure les états pourront bénéficier d'une assistance financière fédérale couverte par le H.S.A.

I - Office of Motor Vehicle Programs

- aide pour le développement des modèles uniformes et autres guides pour SHSP relatifs à l'enregistrement et à l'inspection des véhicules qui comprennent les véhicules d'urgence, les autobus scolaires et les motocycles.

.../...

(+) H.S.A. Highway Safety Act. - S.H.S. State Highway Safety

2 - Office of Driver and Community Programs

- même chose mais pour les aspects de sécurité des voies de communications en zone urbaine et rurale : entretien, contrôle du trafic (piétons inclus), surveillance et protection des endroits où les accidents se produisent le plus.

3 - Office of Systems Operation Programs

- même chose mais pour les services d'urgence, services médicaux, transport des blessés, dégagement du lieu de l'accident, investigations pour déterminer les causes de l'accident, des blessures et des décès.
- système d'enregistrement pour les accidents.

4 - Office of Grants and Liaison

- canaliser les communications des bureaux régionaux de la F.H.A. (+) et des états qui s'occupent des problèmes techniques, financiers et administratifs.

NATIONAL DRIVER REGISTER SERVICE - Fichier National des Conducteurs -

Le Fichier National des Conducteurs est chargé de recevoir les refus de permis de conduire ou les retraits de permis de conduire pour n'importe quelle raison excepté le retrait pour moins de six mois résultant d'une série d'infractions.

La nouvelle loi charge aussi le Register d'enregistrer les cas de conducteurs non aptes physiquement ou mentalement qui se sont vu refuser

.../...

(+) F.H.A. Federal Highway Administration

le permis de conduire ; cette loi autorise aussi les ministères fédéraux et les bureaux à utiliser le Register pour donner une licence aux conducteurs des véhicules gouvernementaux.

Le classeur du Fichier contient les enregistrements de 1.400.000 conducteurs "à problèmes" et grossit de 1800 par jour. L'année dernière (1967) 12.319.000 demandes des renseignements sur des conducteurs ont été faites ; les recherches ont été effectuées électroniquement et les réponses ont été rapidement données.

On encourage les états à assurer une information plus significative en exigeant des conducteurs la présentation d'un acte de naissance.

Les états représentant plus de la moitié de la population, utilisant le numéro individuel de sécurité sociale comme numéro de licence de conduite ou comme facteur d'identification.

Beaucoup d'états tentent d'améliorer le système de télécommunication pour fournir au public un meilleur service et des échanges plus effectifs avec la police et les tribunaux routiers.

Comme le classeur du Fichier grossit, il deviendra une base de données de plus en plus importante pour la sécurité.

MOTOR VEHICLE SAFETY PROGRAM - Organisation du M.V.S.P.S.

Ces bureaux ne se chargent pas seulement de faire une approche des programmes pour réduire les accidents à partir des trois phases avant,

.../...

pendant et après accident, mais ils étudient aussi les relations qui existent entre les éléments de programme et les projets d'organisation.

5 - Office of Standards on Accident Avoidance

Ce bureau se charge de développer des modèles de sécurité (1) du véhicule pour réduire la probabilité des accidents qui surviendraient en raison du mauvais fonctionnement du véhicule.

- améliorer les capacités et les interactions de l'entité conducteur-véhicule, les particularités du véhicule et autres facteurs.

6 - Office of Crash Injury Reduction

- réduire les blessures quand les accidents surviennent
- résistance au choc des structures et parties composantes du véhicule
- réduire la probabilité d'éjection
- réduire la gravité de la collision des passagers avec l'intérieur du véhicule
- mesures protectrices pour les cyclistes.

7 - Office of Standards on Postcrash Factors

- développement des modèles qui atténuent l'influence des facteurs qui entravent le dégagement ou l'enlèvement des blessés
- prévenir le feu et autres conséquences qui compliquent les suites d'accident.

8 - Office of Performance Analysis

- développement et mise en oeuvre des méthodes pour assurer la conformité avec les modèles ou normes.

.../...

(1) par modèle, il est sous entendu "modèle de programme"

9 - Office of Standards Preparations

- développement et mise en oeuvre des procédures pour la participation des organismes intéressés dans le processus de l'élaboration des modèles fédéraux.

Programme de recherche et de développement

Le programme a entrepris les missions suivantes :

- a) - inciter, encourager les recherches pour déterminer les causes spécifiques des accidents de la route et des blessures
- b) - améliorer les possibilités des gouvernements fédéral et locaux pour exécuter et évaluer la recherche des causes des accidents et blessures
- c) - définir et développer les bases globales de données essentielles pour augmenter les recherches.

Organisation : Ce programme est la tâche du NHSI. Le NSHI est divisé en six unités de travail primaires, avec des missions complémentaires.

10 - Office of Safety Manpower Development

- augmenter le recrutement du personnel et sa compétence pour la mise en oeuvre effective des programmes de sécurité routière. Ceci au niveau fédéral, de l'état et local
- développement et soutien des cours de spécialisation pour le personnel technique et de direction.

11 - Office of Safety Demonstration Projects

- mettre en pratique les nouvelles découvertes techniques
- analyser leur fiabilité technique et économique

.../...

- réduire les coûts et augmenter l'efficacité

12 - National Highway Safety Research Center

- prise en charge et exécution des recherches demandées pour développer une nouvelle connaissance de sécurité routière
- support scientifique et technique essentiel pour la formulation de contre mesures effectives.

13 - National Highway Accident and Injury Analysis Center

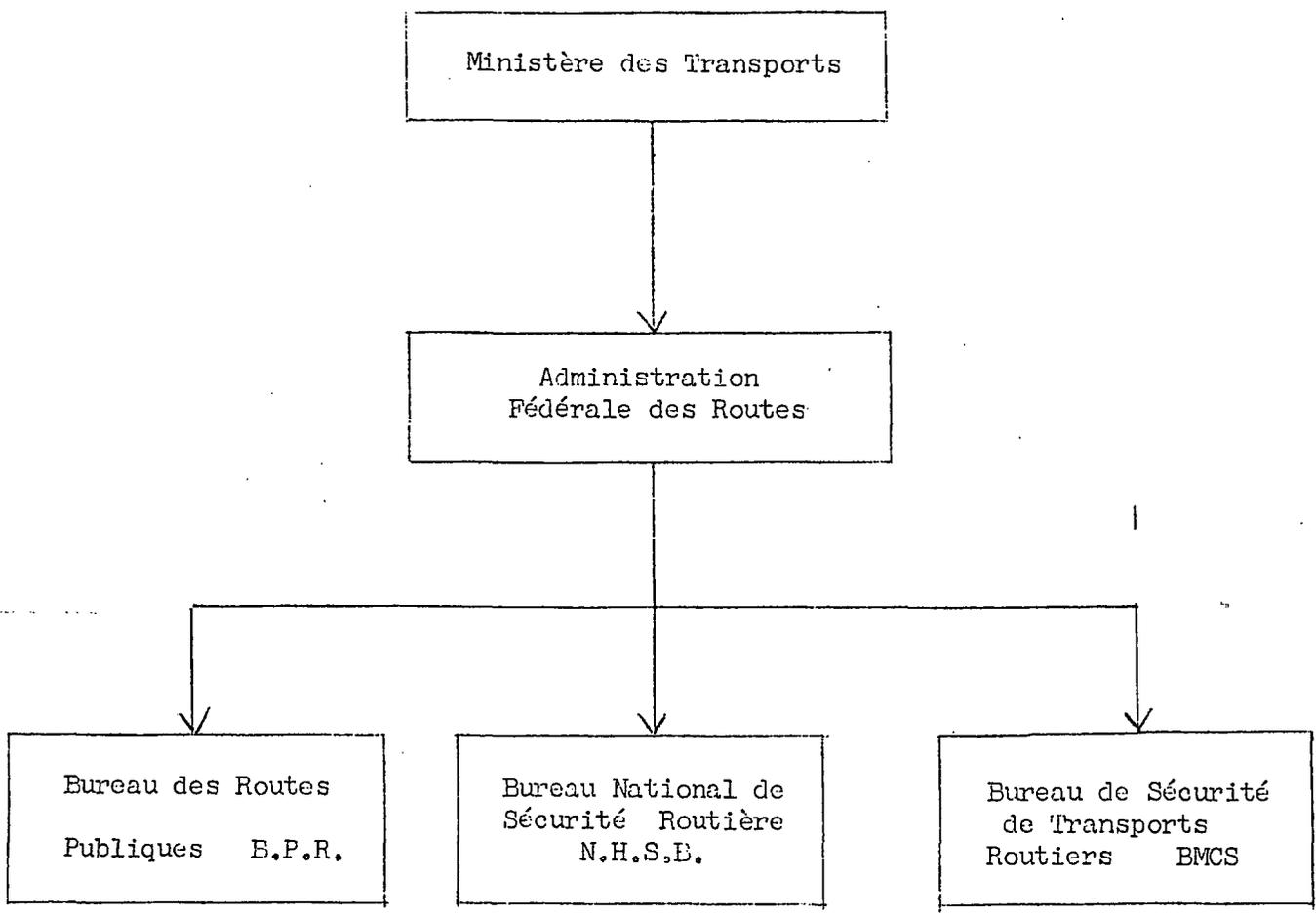
- responsable de l'information relative aux programmes de HS et MVS
- base de l'information de NHSB au sujet des conducteurs, véhicules, routes et autres variables, demandées pour identifier, analyser et évaluer les tendances de la sécurité routière nationale
- s'occupe également de développer l'analyse mathématique et les techniques de calcul permettant d'utiliser l'information.

14 - Office of Highway Research, Development and Test Facilities

15 - National Highway Safety Documentation Center

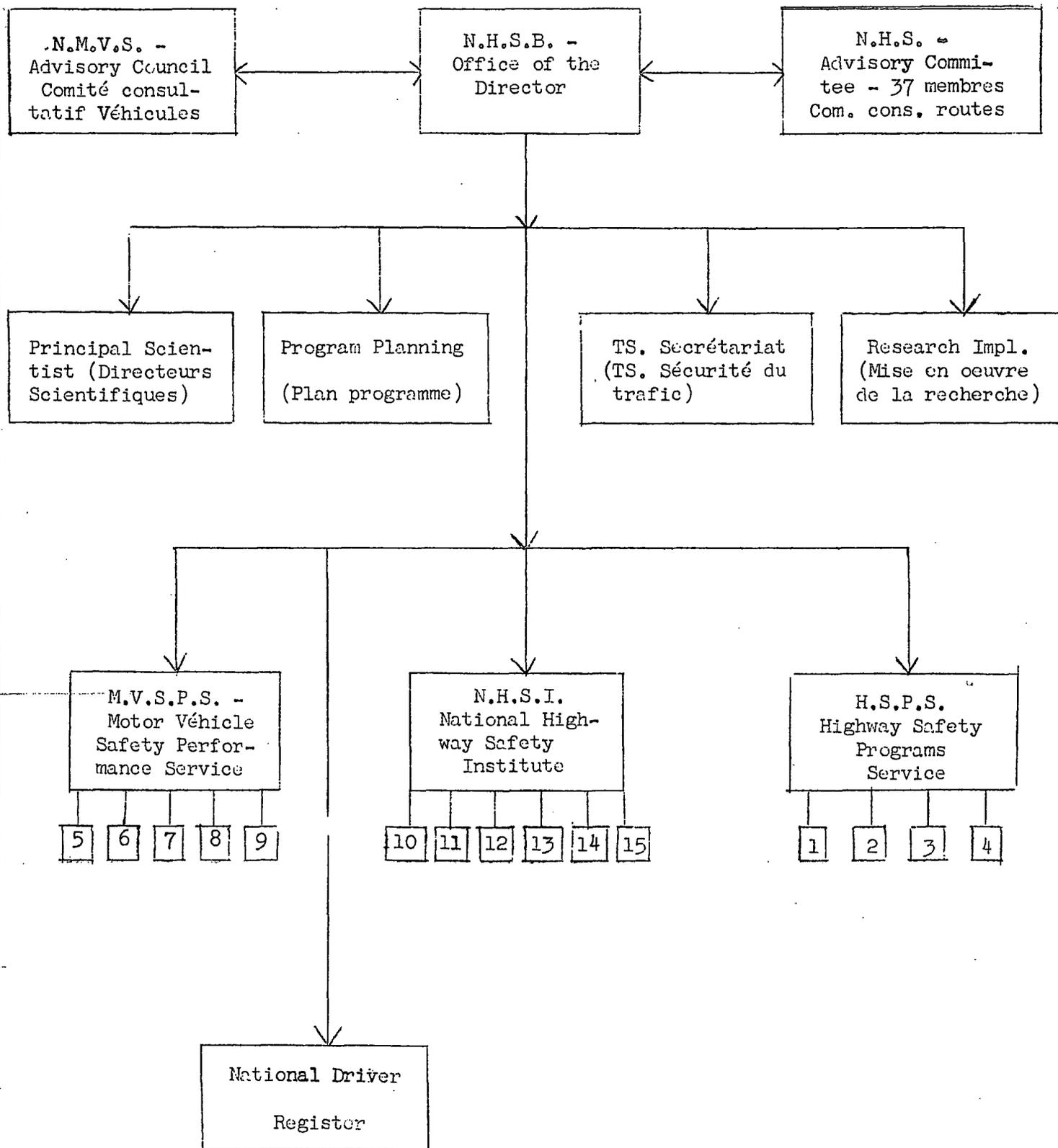
- acquisition, entretien et dissémination de toutes les formes de documentation pour les chercheurs, enseignants et autres.

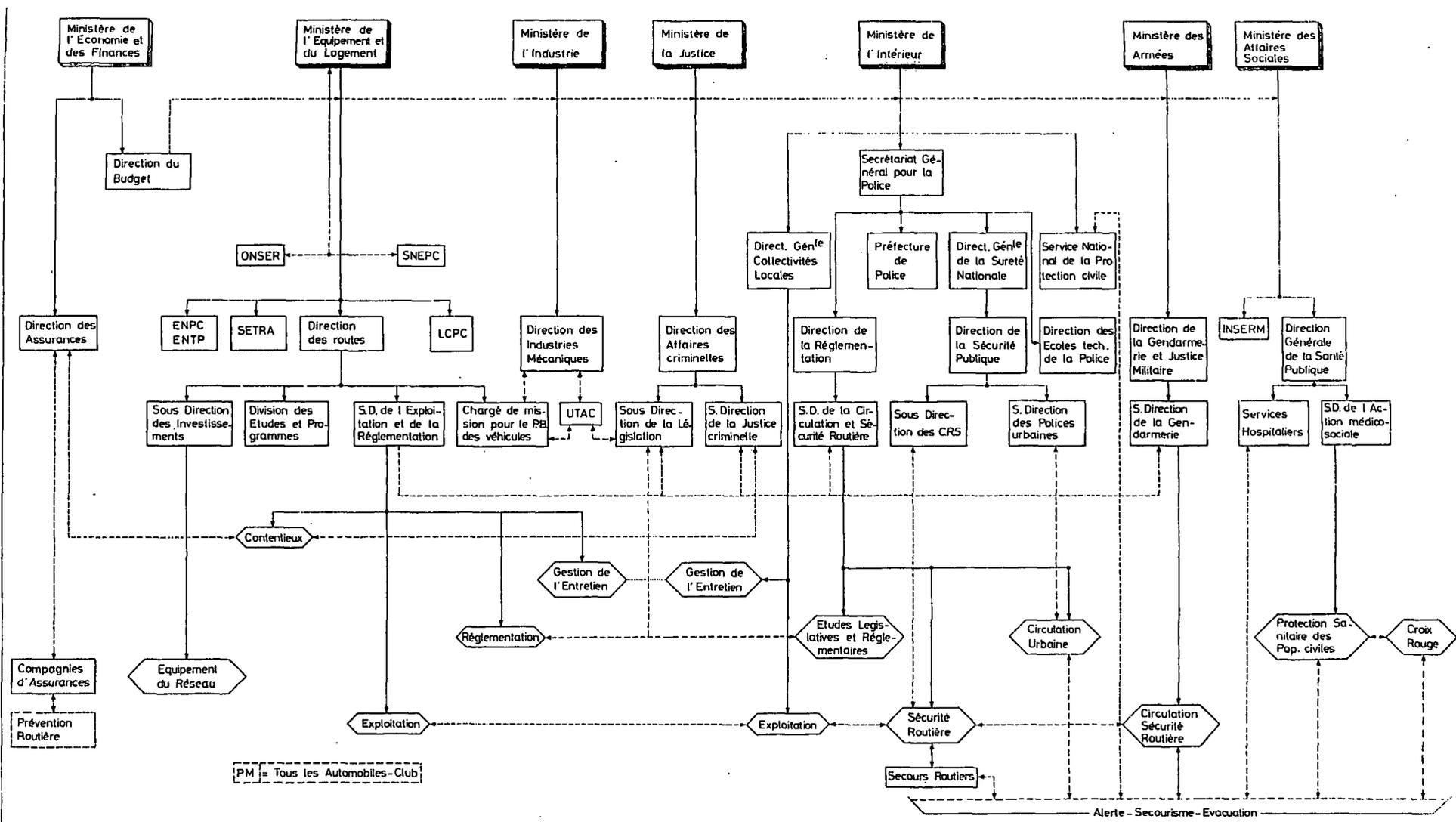
ADMINISTRATION DU N.H.S.B.



ORGANISATION DU BUREAU

N.H.S.B. = 361 personnes (266 fixes actuelles)





LEGENDE

- ONSER - Organisme National de Sécurité Routière
- SNEPC - Service National des Examens du Permis de Conduire
- SETRA - Service des Etudes Techniques pour les routes et Autoroutes
- LCPC - Laboratoire Central des Ponts et Chaussées
- UTAC - Union Technique de l'Automobile et du Cycle
- INSERM - Institut National de la Santé et de la Recherche médicale
- ENPC - Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
- ENTP - Ecole Nationale des Travaux Publics