



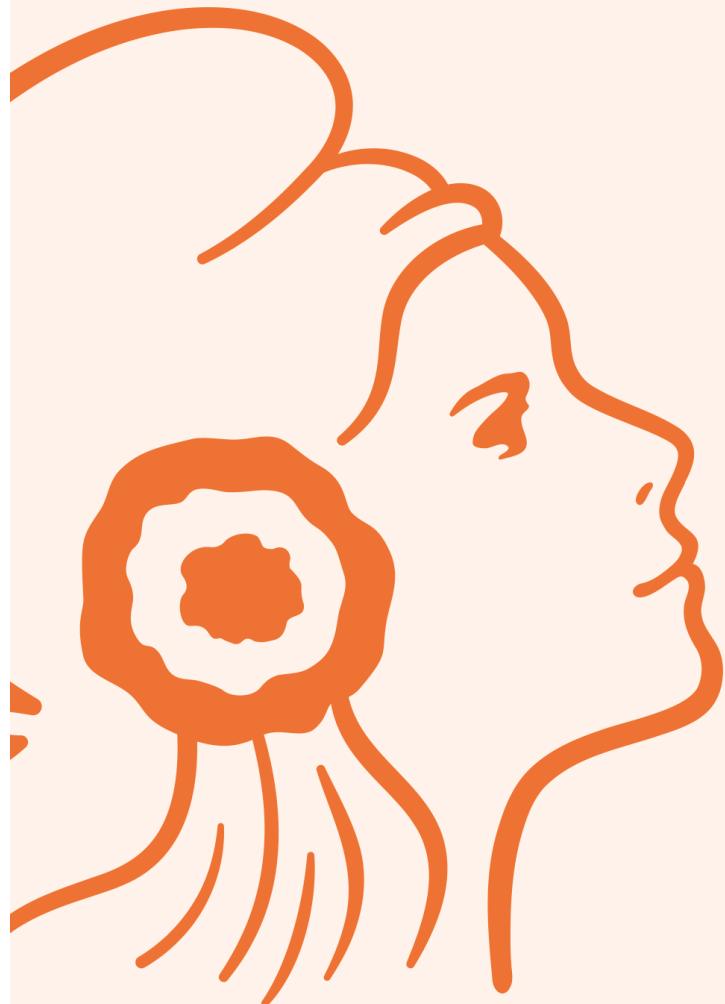
GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Document de politique transversale

Annexe au projet de loi de finances pour 2026

Sécurité routière



Ministre chef de file :
ministre de l'intérieur

2026

Note explicative

Cette annexe au projet de loi de finances est prévue par l'article 128 de la loi n° 2005-1720 du 30 décembre 2005 de finances rectificative pour 2005 modifié par la loi n°2019-1479 du 28 décembre 2019, complété par l'article 169 de la loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006 de finances rectificative pour 2006, par l'article 104 de la loi n° 2007-1822 du 24 décembre 2007 de finances pour 2008, par l'article 183 de la loi n° 2008-1425 du 27 décembre de finances pour 2009, par l'article 137 de la loi n° 2009-1673 du 30 décembre 2009 de finances pour 2010, par l'article 7 de la loi n° 2010-832 du 22 juillet 2010 de règlement des comptes et rapport de gestion pour 2009, par l'article 159 de la loi n° 2010-1657 du 29 décembre 2010 de finances pour 2011, par l'article 160 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012, par l'article 257 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024.

Sont institués 15 documents de politique transversale (DPT) relatifs aux politiques suivantes : aménagement du territoire, défense et sécurité nationale, lutte contre l'évasion fiscale et la fraude en matière d'impositions de toutes natures et de cotisations sociales, lutte contre le racisme, l'antisémitisme et les discriminations liées à l'origine, outre-mer, politique de l'égalité entre les femmes et les hommes, politique de lutte contre les drogues et les conduites addictives, politique en faveur de la jeunesse, politique française de l'immigration et de l'intégration, politique française en faveur du développement, politique immobilière de l'État, politique maritime de la France, prévention de la délinquance et de la radicalisation, sécurité routière, ville.

Conformément à cet article, ce document comporte les éléments suivants :

- **Une présentation stratégique de la politique transversale.** Cette partie du document expose les objectifs de la politique transversale et les moyens qui sont mis en œuvre pour les atteindre dans le cadre interministériel. Outre le rappel des programmes budgétaires qui concourent à la politique transversale, sont détaillés les **axes de la politique, ses objectifs, les indicateurs de performance** retenus et leurs valeurs associées. S'agissant des politiques transversales territorialisées (par exemple : Outre-mer, Ville), les indicateurs du document de politique transversale sont adaptés de façon à présenter les données relatives au territoire considéré.
- **Une présentation détaillée de l'effort financier consacré par l'État à la politique transversale** pour l'année à venir 2026, l'année en cours (LFI + LFRs 2025) et l'année précédente (exécution 2024), y compris en matière de dépenses fiscales et de prélèvements sur recettes, le cas échéant.
- **Une présentation de la manière dont chaque programme budgétaire** participe, au travers de ses différents **dispositifs**, à la politique transversale.

Sauf indication contraire, les **montants de crédits figurant dans les tableaux du présent document sont exprimés en euros**. Les crédits budgétaires sont présentés, selon l'article 8 de la LOLF, en autorisations d'engagement (AE) et en crédits de paiement (CP). Les prélèvements sur recettes sont présentés de manière à s'additionner aux CP.

Sommaire

La politique transversale	7
Présentation stratégique de la politique transversale	8
Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale	13
AXE 1 : L'éducation routière à tous les âges.....	15
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	16
<i>Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route</i>	16
<i>Développer l'éducation routière tout au long de la vie</i>	21
AXE 2 : La prévention pour une meilleure protection des usagers	29
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	30
<i>Agir pour une meilleure sécurité routière.....</i>	30
<i>Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables</i>	35
<i>Prévenir les risques routiers professionnels</i>	39
<i>Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport</i>	43
<i>Prévenir en renforçant la sécurité des véhicules.....</i>	47
AXE 3 : La lutte contre le non-respect du code de la route	51
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe	52
<i>Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant.....</i>	52
<i>Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque.....</i>	64
<i>Sanctionner les infractions au code de la route</i>	71
Présentation des crédits par programme	77
<i>P107 – Administration pénitentiaire</i>	78
<i>P111 – Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail</i>	78
<i>P140 – Enseignement scolaire public du premier degré.....</i>	79
<i>P141 – Enseignement scolaire public du second degré.....</i>	80
<i>P152 – Gendarmerie nationale</i>	81
<i>P159 – Expertise, information géographique et météorologie.....</i>	82
<i>P166 – Justice judiciaire</i>	83
<i>P174 – Énergie, climat et après-mines</i>	84
<i>P176 – Police nationale</i>	86
<i>P182 – Protection judiciaire de la jeunesse</i>	87
<i>P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables</i>	88
<i>P203 – Infrastructures et services de transports</i>	89
<i>P204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins</i>	90
<i>P207 – Sécurité et éducation routières</i>	91
<i>P214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale.....</i>	92
<i>P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur</i>	92
<i>P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables.....</i>	96
<i>P219 – Sport</i>	97
<i>P354 – Administration territoriale de l'État.....</i>	98
<i>P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière</i>	99
<i>P753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers</i>	100
<i>P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières</i>	101

Annexes.....103

Programme d'études et de recherche104

Contentieux judiciaire de la sécurité routière109

La politique transversale

Présentation stratégique de la politique transversale

L'objectif de la politique transversale de sécurité routière est de réduire le nombre d'accidents et de personnes tuées et blessées sur les routes de France. Au-delà de ces indicateurs, la performance globale de la politique de sécurité routière répond à plusieurs enjeux :

- un enjeu humain lié à la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche, sachant que pour une personne tuée sur les routes, on estime à 5 celles qui sont gravement blessées ;
- un enjeu social lié à la disparition ou au handicap d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes, alors que 36 % des tués, 48 % des blessés graves et 51 % des blessés qui gardent des séquelles un an après l'accident ont moins de 35 ans ;
- un enjeu économique, le coût de l'insécurité routière de 2024 étant estimé à 83 milliards d'euros. Les tués et les blessés graves représentent près de la moitié de ce coût. La méthode d'estimation ne prend toutefois pas en compte les coûts administratifs, la perte de production et une partie des coûts médicaux, représentant environ 25 % du coût total de l'insécurité routière. L'estimation complète dépasserait ainsi les 100 milliards d'euros.

LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La politique de sécurité routière a pour finalité la lutte contre l'insécurité routière. Elle cherche en particulier à responsabiliser les usagers de la route à la fois vis-à-vis d'eux-mêmes (se protéger) et vis-à-vis des autres (protéger les autres). Elle doit aussi contribuer à l'amélioration des infrastructures et à l'évolution des moyens de mobilité (tous types de véhicule) vers une sécurité renforcée de tous les usagers de la route.

1) S'agissant de l'usager de la route, l'action porte sur :

- sa formation, envisagée tout au long de la vie ;
- son information et sa sensibilisation par une communication mobilisant l'ensemble des acteurs sur le plan local et national ;
- l'obligation de respect des règles de la sécurité qui sera garantie par le contrôle et le cas échéant la sanction.

2) S'agissant de la route, l'action porte sur l'amélioration des moyens de signalisation et sur la sécurisation des infrastructures.

3) S'agissant des moyens de mobilité traditionnels, l'action vise à soutenir l'évolution technique permettant d'accroître le niveau de sécurité de leurs utilisateurs et des autres usagers de la route (piétons) par exemple en facilitant par la réglementation, les dispositifs d'aide à la conduite et de prévention des situations accidentogènes (survitesse, défaut de maîtrise). La réglementation tend également à s'adapter aux nouveaux moyens de mobilité (engins de déplacement personnel motorisés ou non).

La politique de la sécurité routière est par essence interministérielle :

- Le ministère de l'Intérieur y contribue. Outre les directions générales de la gendarmerie et de la police nationales, la Délégation à la sécurité routière (DSR), placée sous l'autorité de la déléguée interministérielle à la sécurité routière, prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière. Le ministère de l'intérieur veille également à la bonne prise en compte des spécificités des territoires ultra-marins dans le suivi des enjeux et l'aide à l'amélioration de la sécurité ;
- Le ministère de la Transition Écologique, de la Biodiversité, de la Forêt, de la Mer et de la Pêche élabore et met en œuvre les politiques de sécurité des infrastructures routières, du transport routier et de réglementation des véhicules ;
- Le ministère de l'Éducation Nationale assure le continuum éducatif de la maternelle au lycée et des centres de formation d'apprentis. Il délivre les attestations scolaires de sécurité routière ;

- Le ministère de la Justice gère le contentieux de la circulation routière : non-respect des règles de conduite, atteintes involontaires à la personne, infractions relatives à la situation administrative ainsi que celles visant à échapper au contrôle des forces de l'ordre ;
- Le ministère de la Santé et de l'Accès aux Soins sensibilise aux risques pour la santé et organise la chaîne des secours et de soins d'urgence ;
- Le ministère du Travail, de la Santé, des Solidarités et des Familles anime au plan national et local la prévention du risque routier professionnel, en partenariat avec la caisse nationale de l'assurance maladie (CNAM).

La coordination interministérielle est assurée par le comité interministériel de la sécurité routière (CISR) qui fixe les orientations en matière de sécurité routière.

Afin d'éclairer leurs décisions, les pouvoirs publics et le CISR bénéficient des travaux conduits dans le cadre du conseil national de sécurité routière (CNSR). Cette instance qui regroupe des acteurs privés, publics et associatifs œuvrant en matière de sécurité routière a été renouvelée en juin 2025 pour un nouveau mandat de 3 ans. Elle peut s'appuyer sur un comité des experts pour examiner des problématiques spécifiques.

Par ailleurs, les pouvoirs publics disposent de l'observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR). Placé auprès de la délégue à la sécurité routière, il s'agit d'un organisme scientifiquement indépendant qui collecte et analyse toutes les données liées à l'accidentalité.

LA STRATÉGIE DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le comité interministériel de sécurité routière (CISR) du 17 juillet 2023 prolonge et amplifie la démarche mise en œuvre par les CISR précédents avec les axes suivants :

- éduquer pour mieux partager la route ;
- mieux détecter, évaluer et suivre les inaptitudes à la conduite ;
- protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes ;
- s'engager pour la sécurité de toutes et tous sur les routes ;
- lutter contre les comportements les plus dangereux ;
- simplifier la vie des usagers de la route ;
- agir pour une meilleure sécurité routière dans les outre-mer.

Ces mesures sont en cours de mise en œuvre. Ainsi, la loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière décline les mesures prévues par le CISR relative à la lutte contre les comportements les plus dangereux.

A partir du DPT 2025, la structure de ce document a été remaniée pour s'inscrire dans la suite du CISR du 17 juillet 2023 avec une nouvelle maquette reprenant les trois champs d'action de la sécurité routière : l'éducation, la prévention et la répression.

Axe 1 : L'éducation routière à tous les âges

Axe 2 : La prévention pour une meilleure protection des usagers

Axe 3 : La lutte contre le non-respect du code de la route

Quelques mesures sont emblématiques de ces trois champs :

- éducation : intégration d'un module vélo dans le continuum éducatif, création d'un Précode de la route, facilitation de l'accès au permis de conduire en améliorant la lisibilité des prix et des offres ;
- prévention : protection des usagers vulnérables (les piétons, les cyclistes, les usagers de deux roues motorisées, les intervenants sur les bords du réseau routier), amélioration de la prise en compte du risque routier professionnel ;
- répression des comportements les plus dangereux (alcool, stupéfiants et vitesse) et en parallèle, indulgence pour les fautes d'inattention (petits excès de vitesse) : renforcement de la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants, renforcement du régime du dispositif « éthylotest antidémarrage préfectoral », transformation en délit

de la contravention pour grand excès de vitesse et assouplissement des sanctions administratives des petits excès de vitesse.

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

La réforme engagée en 2019 se prolongera en 2026 pour offrir un meilleur accès à un permis de conduire moins cher. Cette réforme vise à moderniser l'apprentissage de la conduite, le choix de l'auto-école et l'inscription à l'examen de conduite.

L'accès au permis de conduire poursuit, en outre, sa modernisation en 2026, avec notamment :

- La mise en œuvre des mesures d'éducation routière décidées par le CISR précité comme la poursuite des travaux relatifs à la facilitation de la formation au permis de conduire des personnes en situation de handicap ou encore la promotion de la conduite accompagnée ;
- La modernisation du SI ERPC visant notamment les évolutions de la plateforme de réservation en ligne des places d'examen pratique du permis de conduire (RdvPermis) et la généralisation du livret numérique pour toutes les formations au permis de conduire ;
- Le suivi de la mesure de l'abaissement à 17 ans de l'âge pour passer le permis, conformément à la feuille de route découlant du Conseil national de la Refondation pour la jeunesse ;
- L'adaptation continue des questions du code de la route aux enjeux de sécurité routière ;
- La mise en place début juin 2025 de la traduction en langue des signes française des questions de l'examen théorique général du code de la route et examen moto (ETM) ;
- La poursuite de la mise en œuvre de la traduction en 7 langues étrangères des questions de l'examen théorique général du code de la route (anglais britannique, allemand, espagnol, chinois, turc, arabe, tamoul).

Afin d'augmenter l'offre de place d'examens pour réduire le délai de présentation à l'examen pratique du permis de conduire, la Délégation à la sécurité routière a déployé depuis 2024, plusieurs leviers d'action qui se poursuivront en 2026 :

- la mise à disposition d'agents de la Poste comme examinateurs du permis de conduire de la catégorie B (recrutement d'une nouvelle cohorte envisagée pour 2026) ;
- une offre d'examens supplémentaires assurés volontairement par les inspecteurs du permis de conduire ;
- la mobilisation des inspecteurs retraités toujours titulaires de leur qualification professionnelle (30 conventions signées en 2025).

De surcroît, 53 postes d'inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière (IPCSR) supplémentaires ont été créés en 2023 et 2024. Afin de combler au mieux les postes vacants, les recrutements par concours en 2025 se sont réalisés à un niveau élevé (103 lauréats) avec l'organisation d'un concours exceptionnel en juin. 10 postes d'IPCSR supplémentaires sont prévus en 2026.

LES RÉSULTATS DE L'ACCIDENTALITÉ

En 2024, 3 432 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine et d'outre-mer. Ce bilan est supérieur de 1 % par rapport à 2023, mais inférieur de -1,9 % par rapport à 2019, année de référence sur la décennie 2020-2030.

- La France métropolitaine

En France métropolitaine, 3 193 personnes sont décédées en 2024, soit 26 tués de plus qu'en 2023 (+0,8 %). Par rapport à 2019 la tendance est à la baisse (-1,6 %).

D'après la méthode d'estimation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône) appliquée aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre en 2024, 236 000 personnes ont été blessées en 2024 sur les routes de France métropolitaine, dont 16 000 gravement. L'évolution du nombre de blessés, toutes gravités confondues, est estimée en hausse par rapport à 2023 (+0,3 %) et stable pour les blessés graves.

En 2024, les routes hors agglomération enregistrent 1 924 décès (60 % du total des décès, en hausse de +2,5 % par rapport à 2023) et environ 7 600 blessés graves, soit 48 % des blessés graves en France métropolitaine (stable par rapport à 2023). En agglomération, 1 030 personnes sont décédées (9 tués de plus qu'en 2023, soit +0,9 %), 7 300 personnes ont été blessées gravement (stable par rapport à 2023). Sur autoroutes, 239 personnes sont décédées (30 tués de moins qu'en 2023) et 1 100 personnes ont été blessées gravement (stable par rapport à 2023).

Le nombre d'hommes tués est en légère hausse de 0,3 % (+8 tués) et celui des femmes tuées augmente de +2,5 % (+18 tuées) par rapport à 2023. La part des hommes dans la mortalité routière reste prépondérante (77 % des tués, stable depuis 2018). Quel que soit le mode de déplacement, la part d'hommes tués est supérieure à celle des femmes, mais elle est très variable selon le mode de déplacement : les hommes représentent 61 % des piétons tués, 87 % des tués en engins de déplacement personnel motorisé (EDPm), 87 % des tués à vélo, 94 % des tués en deux-roues motorisés (2RM) et 71 % des tués en véhicule de tourisme.

Les 18-34 ans (970 tués et 5 200 blessés graves) représentent 20 % de la population mais 30 % des tués, 33 % des blessés graves et 37 % des présumés responsables d'accidents mortels.

Les jeunes adultes de 18-24 ans sont toujours les plus à risque d'accidents graves : 529 tués en 2024 soit 32 tués de plus qu'en 2023, ce qui représente une hausse de 6 %.

Malgré une baisse cette année, les adultes de 25-34 ans restent en sur-risque de décès (441 tués, soit 24 tués de moins). Leur risque d'être grièvement blessés demeure encore plus élevé (2 400 blessés graves, -1 %, et un risque 1,3 fois plus élevé que la moyenne).

Les 75 ans et plus (535 tués et 1 300 blessés graves) représentent 10 % de la population mais 17 % des tués, 8 % des blessés graves, et 12 % des présumés responsables d'accidents mortels. Les seniors de 85 ans ou plus (189 tués, soit 10 de plus par rapport à 2023) sont les plus à risque de décéder sur les routes après les 18-24 ans.

Le nombre de décès chez les 35-44 ans augmente (400 tués, soit 35 tués de plus, une hausse de +10 % par rapport à 2023 et +4 % par rapport à 2019), alors que le bilan est stable par rapport à 2023 chez les 45-54 ans, les 55-64 ans et les 65-74 ans.

Enfin, les enfants et les adolescents sont les moins à risque de décéder sur les routes : 2024 a enregistré 46 tués de 0-13 ans (3 tués de moins qu'en 2023 et 15 tués de moins qu'en 2019) et 94 tués de 14-17 ans (22 tués de moins qu'en 2023, une année au bilan élevé, mais encore 2 tués de plus qu'en 2019). Les 14-17 ans représentent 5 % de la population, 3 % des tués, 10 % des blessés graves et 2 % des présumés responsables d'accidents mortels.

Ainsi, en 2024, alors qu'on compte en moyenne 48 tués par million d'habitants sur les routes de France métropolitaine, certaines tranches d'âge présentent un risque nettement plus élevé de décès :

- 97 tués par million d'habitants chez les jeunes de 18-24 ans ;
- 84 tués par million d'habitants chez les seniors de 85 ans ou plus ;
- 74 tués par million d'habitants chez les seniors de 75-84 ans ;
- 57 tués par million d'habitants chez les 25-34 ans.

Les déplacements les plus à risque de blessures permanentes sont ceux réalisés dans un véhicule non protégé par un habitacle :

- les déplacements en modes doux (piétons, cyclistes, EDPm) représentent 22 % de la mortalité, 34 % des blessés graves et 45 % des blessés qui garderont des séquelles un an après l'accident. 456 piétons sont décédés, soit +4 % par rapport à 2023, 224 cyclistes (dont 32 sur un Vélo à Assistance électrique), soit +1 %, et 45 utilisateurs d'engin de déplacement personnel motorisé (EDPm), soit +2 %.
- les déplacements en deux-roues motorisé représentent 23 % de la mortalité, 32 % des blessés graves, et 36 % des blessés qui garderont des séquelles. 720 usagers de deux-roues motorisé sont décédés (dont 123 en cyclomoteur, 81 en motocyclette légère et 495 en motocyclette lourde), soit +2 %.

- les déplacements en véhicule de tourisme représentent 48 % de la mortalité, 30 % des blessés graves, et 15 % des blessés qui garderont des séquelles. 1 518 occupants de véhicule de tourisme sont décédés, un résultat stable.
- 120 personnes sont décédées en véhicule utilitaire, 30 en poids lourd, 7 en bus ou car, 31 en quad ou tracteur agricole, 34 en voiturette.

Parmi les 16 000 blessés graves, 2 000 étaient piétons (stable), 2 600 cyclistes (+1 %), 830 utilisateurs d'EDPm (+5 %), 4 800 occupants de véhicule de tourisme (stable), 5 100 en 2RM (-6 %). 3 161 personnes sont identifiées comme présumées responsables d'accidents mortels (2 019 sont décédées, 414 blessées et 728 indemnes). 48 % sont conducteurs de véhicule de tourisme, 18 % de deux-roues motorisé, 14 % de véhicule utilitaire, poids lourd, bus ou car.

- **Les outre-mer**

239 personnes sont décédées sur les routes en outre-mer en 2024 (198 hommes et 41 femmes), un résultat en augmentation de 3 % par rapport à 2023 mais inférieur de -6 % par rapport à 2019. Le nombre de blessés enregistrés par les forces de l'ordre est en hausse de 2 % par rapport à 2023 et 17 % par rapport à 2019. Parmi ces tués, 160 personnes sont décédées dans les départements et régions d'outre-mer (+19 % par rapport à 2023 et -1 % par rapport à 2019) et 79 dans les collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle Calédonie (respectivement -18 % et -14 %), alors que les routes ont été bloquées une partie de l'année en Nouvelle Calédonie.

Avec 83 tués, les usagers de deux-roues motorisés représentent une part importante de la mortalité routière outre-mer, équivalente à la mortalité en véhicule de tourisme (86 tués en 2024). Les équipements de protection (casque à moto, ceinture en véhicule de tourisme) sont beaucoup moins utilisés qu'en France métropolitaine.

Les hommes représentent 83 % des tués, 77 % des blessés hospitalisés et 88 % des présumés responsables d'accidents mortels. 71 % des personnes décédées non responsables de leur accident sont également des hommes.

240 personnes sont identifiées comme présumés responsables d'accidents mortels (146 sont décédées, 29 blessées, et 65 indemnes).

RECAPITULATION DES AXES, SOUS-AXES ET OBJECTIFS DE PERFORMANCE

AXE : L'éducation routière à tous les âges

OBJECTIF DPT-122 : Développer l'éducation routière tout au long de la vie

OBJECTIF DPT-1699 : Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route

AXE : La prévention pour une meilleure protection des usagers

OBJECTIF DPT-126 : Prévenir en renforçant la sécurité des véhicules

OBJECTIF DPT-124 : Prévenir les risques routiers professionnels

OBJECTIF DPT-125 : Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport

OBJECTIF DPT-2839 : Agir pour une meilleure sécurité routière

OBJECTIF DPT-2840 : Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables

AXE : La lutte contre le non-respect du code de la route

OBJECTIF DPT-127 : Sanctionner les infractions au code de la route

OBJECTIF DPT-2854 : Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque

OBJECTIF DPT-2841 : Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant

Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale

RECAPITULATION DES CREDITS PAR PROGRAMME

Numéro et intitulé du programme ou du PSR ou de l'action	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P140 – Enseignement scolaire public du premier degré	73 256 295	73 256 295	71 694 410	71 694 410	74 939 536	74 939 536
P141 – Enseignement scolaire public du second degré	70 439 255	70 439 255	70 230 025	70 230 025	71 867 292	71 867 292
P152 Gendarmerie nationale	1 008 300 531	997 561 628	1 028 229 919	987 207 906	1 027 265 446	1 021 152 844
02 – Sécurité routière	819 147 270	819 147 270	808 532 331	808 532 331	835 906 077	835 906 077
04 – Commandement, ressources humaines et logistique	189 153 261	178 414 358	219 697 588	178 675 575	191 359 369	185 246 767
P159 Expertise, information géographique et météorologie	13 600 000	13 600 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000
11 – Etudes et expertise en matière de développement durable	13 600 000	13 600 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000
P166 – Justice judiciaire	144 598 202	144 598 202	140 915 320	140 915 320	139 197 012	139 197 012
P174 – Énergie, climat et après-mines	5 158 915	5 743 937	7 980 000	8 080 000	10 190 000	9 480 000
P176 – Police nationale	569 253 301	577 994 569	597 888 392	578 191 790	621 418 792	597 799 051
P182 – Protection judiciaire de la jeunesse	5 420 749	5 420 749	6 211 131	6 211 131	6 211 131	6 211 131
P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	26 463 147	26 463 147	26 142 490	26 142 490	26 595 217	26 595 217
P203 – Infrastructures et services de transports	1 038 899 438	971 989 785	1 041 458 545	1 137 454 872	1 072 558 074	1 048 558 074
P204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins	65 000	65 000	65 000	65 000	52 000	52 000
P207 – Sécurité et éducation routières	73 037 691	7 078 389	83 622 634	82 115 152	83 622 634	82 115 152
P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	136 794 803	137 961 536	135 364 503	136 379 571	135 991 971	137 035 538
P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	535 345 625	535 345 625	542 830 953	542 830 953	555 622 953	555 622 953
P219 – Sport	240 000	240 000	20 000	20 000	20 000	20 000
P354 – Administration territoriale de l'État	84 354 421	86 394 202	90 886 601	87 637 104	93 976 790	91 818 469
P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	339 718 023	341 203 825	336 340 107	336 340 107	344 340 107	344 340 107
P753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000	26 200 000	26 180 665	26 180 665	26 180 665	26 180 665
P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	737 115 830	735 665 422	776 777 533	776 777 533	806 735 047	806 735 047
Total	4 888 261 226	4 757 221 566	4 996 738 228	5 028 374 029	5 110 684 667	5 053 620 088

AXE 1

L'éducation routière à tous les âges

Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe

OBJECTIF DPT-1699

Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route

Programme 140 : Enseignement scolaire public du premier degré
Programme 141 : Enseignement scolaire public du second degré
Programme 214 : Soutien de la politique de l'éducation nationale
Programme 219 : Sport
Programme 152 : Gendarmerie nationale
Programme 176 : Police nationale
Programme 182 : Protection judiciaire de la jeunesse
Programme 207 : Sécurité et éducation routières

La lutte contre l'accidentalité des jeunes, population particulièrement exposée à la mortalité routière, est un axe fort de la politique de sécurité routière. L'éducation à la sécurité routière (ESR) des élèves est un levier d'action fondamental pour prévenir les accidents des jeunes et promouvoir des comportements responsables sur les routes. L'ESR, mise en œuvre tout au long de la scolarité, consiste en un enseignement transversal qui participe à l'éducation à la santé, à la sécurité et la prévention des risques et à la promotion des mobilités actives et durables.

L'apprentissage des règles de sécurité routière par les élèves relève à la fois d'une connaissance des règles de circulation et de sécurité et d'un apprentissage des comportements adaptés. Les attestations de sécurité routière permettent de valider l'acquisition progressive d'un comportement responsable sur l'espace routier.

Les actions d'ESR sont également centrées sur la prévention des conduites addictives et à risque ainsi que sur le développement des compétences psychosociales telles que la maîtrise de soi et de ses émotions ou encore l'autonomie et la prise de décision.

À tous les échelons, académique, départemental, interdegrés et dans l'établissement, le comité d'éducation à la santé, à la citoyenneté et à l'environnement (CESCE) définit et impulse des actions éducatives impliquant l'ensemble des membres de la communauté éducative ainsi que les partenaires de l'Éducation nationale.

Par ailleurs, le réseau des coordonnateurs académiques et des correspondants départementaux désignés respectivement par les recteurs et par les inspecteurs d'académie, directeurs académiques des services de l'éducation nationale (IA-DASEN), vient en soutien aux chefs d'établissement et aux enseignants. Ces personnes-relais portent sur le territoire relevant de leur compétence les orientations nationales et accompagnent les référents sur la sécurité routière que chaque établissement doit désigner au sein de son équipe éducative.

Le CISR du 17 juillet 2023 comprend un axe dédié aux mesures éducatives pour mieux partager la route. Ces mesures sont :

- inclure un module vélo dans le continuum éducatif au collège,
- créer un Pré-code de la route,
- un permis de qualité, fluidifié et moins cher,
- créer un parcours d'e-formation à la mobilité tout au long de la vie,
- élargir l'accès à la conduite des véhicules du groupe lourd aux personnes en situation de handicap.

Le **programme 140 « Enseignement scolaire public du premier degré »** regroupe l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre de l'enseignement scolaire public du premier degré.

L'éducation à la sécurité routière (ESR) s'inscrit dans l'ensemble des enseignements disciplinaires de l'école dont les programmes ont été publiés dans le BO n° 25 du 24 juin 2021, relatif à l'école maternelle (cycle 1), et dans le BO n° 31 du 30 juillet 2020 relatif au cycle des apprentissages fondamentaux (cycle 2) et au cycle de consolidation (cycle 3). Un document pédagogique d'accompagnement, disponible sur [éducol](#), a été élaboré et mis à disposition des enseignants. Il propose une progressivité des apprentissages du cycle 1 au cycle 3 et des compétences prévues par les programmes scolaires ainsi qu'une série de situations et de projets possibles à mettre en œuvre. Différents supports pédagogiques sont également mis à disposition des équipes éducatives.

L'ESR est sanctionnée par l'attestation de première éducation à la route (APER), définie par la circulaire n° 2016-153 du 12 octobre 2016, dont la formation s'ancre dans ces programmes et s'inscrit notamment dans ceux de l'enseignement moral et civique (EMC) et de l'éducation physique et sportive (EPS). Cette attestation est délivrée aux élèves du cycle 3 au terme d'un enseignement des règles essentielles de sécurité.

Le **programme 141 « Enseignement scolaire public du second degré »** regroupe l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre de l'enseignement scolaire public du second degré.

Les attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveaux (ASSR1 et ASSR2) sont obligatoires au collège, de même que l'attestation d'éducation à la route (AER) pour les élèves qui présentent une déficience visuelle et l'attestation de sécurité routière (ASR) pour les apprentis en centre de formation d'apprentis (CFA), organisée avec le soutien financier du programme 207 « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités ». L'ASSR1, l'ASSR2 et l'ASR permettent de se présenter à la partie pratique du brevet de sécurité routière (BSR) correspondant à la catégorie AM du permis de conduire (conduite d'un deux-roues motorisé ou d'un quadricycle léger dès 14 ans). L'ASSR2 ou l'ASR est obligatoire pour la délivrance du titre du permis de conduire pour les jeunes de moins de 21 ans.

Une plateforme dématérialisée de préparation et de passation des attestations a été déployée en 2022 pour l'ensemble des établissements organisateurs d'épreuves relevant du ministère de l'Éducation nationale et de la Jeunesse (MENJ) et d'autres départements ministériels. La banque de questions des ASSR, ASR et AER en comporte actuellement près de 700.

98 % des candidats, soit 1 644 000 élèves, ont obtenu leur attestation (toutes attestations confondues) dans les établissements relevant du MENJ au titre de la session 2023. Le site de préparation aux attestations a recensé 4 800 000 vues.

Afin d'étendre les actions d'éducation à la sécurité routière à l'ensemble des lycées et des formations en apprentissage, une demi-journée obligatoire dédiée à la sensibilisation à la sécurité routière est organisée pour les entrants en lycée et en CFA public. Celle-ci ne donne pas lieu à une attestation.

Par ailleurs, différentes situations pédagogiques mises en œuvre à l'école peuvent être l'occasion de valider tout ou partie de l'attestation « Savoir rouler à vélo » (SRAV). Ce dispositif vise à accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité conformément au Plan Vélo de 2022 et au Plan vélo et marche 2023-2027.

L'éducation à la sécurité routière s'inscrit dans une politique interministérielle et repose sur un partenariat associatif permettant la mise en œuvre d'actions de sensibilisation et de prévention dans les écoles et établissements. Ces actions sont complémentaires aux enseignements menés dans le respect des projets d'établissement et en co-animation avec les équipes éducatives.

Le **programme 214 « Soutien de la politique de l'éducation nationale »** contribue à la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière (ESR), à travers le Centre national d'enseignement à distance (CNED), qui assure la maîtrise d'ouvrage et la maintenance de la plateforme de préparation aux attestations de sécurité routière :

- de niveau 1 (ASSR1) à destination des élèves de 5^e permettant de s'inscrire à la préparation du brevet de sécurité routière (BSR) afin de pouvoir conduire un cyclomoteur.
- de niveau 2 (ASSR2) à destination des élèves de 3^e permettant de s'inscrire à la préparation de l'épreuve théorique du permis de conduire. L'ASSR 2 est obligatoire pour l'obtention du permis de conduire des catégories A et A1 (permis moto), B (permis voiture) et B1 (permis quadricycle lourd à moteur).

En outre, le ministère contribue à l'effort interministériel en mettant un conseiller technique à la disposition de la Délégation à la Sécurité routière.

Les projets précités qui appellent une déclinaison territoriale participent à la réalisation des objectifs poursuivis par les plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR) élaborés sous l'autorité des préfets et financés par le **programme 207 « Sécurité et éducation routières »**. L'éducation nationale est présente, aux côtés des autres acteurs de la sécurité routière, dans tous les PDASR.

Hors du cadre strictement scolaire, le ministère des Sports, de la Jeunesse et de la Vie Associative (**programme 219**) accompagne la mise en place d'actions auprès de divers publics, notamment les jeunes, afin de les sensibiliser aux dangers de la route. Le ministère contribue directement à l'objectif n° 3, tant par ses relations avec les fédérations sportives que par les liens qu'ont noué les services déconcentrés (DRAJES et SDJES) avec les clubs sportifs ou organes fédéraux (comités départementaux ou ligues).

Dans le cadre de ses crédits d'intervention directe, le ministère a versé 200 000 € à la Fédération Française de Cyclisme et à l'Union sportive de l'Enseignement du 1^{er} degré en 2024 afin de mettre en œuvre le savoir-rouler à vélo dans les grandes villes.

Depuis 2020, les crédits alloués auparavant aux fédérations sportives dans le cadre des conventions pluriannuelles d'objectifs ont été transférés à l'Agence nationale du sport et ne sont plus portés au programme 219.

L'ensemble des fédérations sportives, « usagères de la route » intègre pleinement la sensibilisation des pratiquants et notamment des jeunes dans leurs actions de développement ou de formation. Les actions spécifiques de sensibilisation des jeunes usagers aux risques de la route (plan d'action dédié) sont notamment intégrées dans ces actions de sensibilisation sans être forcément quantifiables financièrement. .

Pour 2025 et 2026, la direction des sports prévoit une enveloppe dédiée de 20 000 €.

En matière de sécurité routière, le **programme 152 « gendarmerie nationale »** participe principalement à 3 actions de prévention à destination des jeunes :

- l'opération « permis piéton », qui cible les classes de CE2 ;
- l'opération « 10 de conduite », qui vise les futurs jeunes conducteurs (14-18 ans), menée dans le cadre d'une convention avec Groupama, Renault et Total ;
- les « pistes d'éducation routière », en partenariat avec l'association la Prévention Routière.

En 2024, 202 863 jeunes ont été sensibilisés à la sécurité routière au cours des 13 994 missions « actions de prévention partenariat » qui ont été menées par la gendarmerie.

Dans le cadre des actions préventives à l'attention des élèves de l'enseignement primaire et secondaire, mise en œuvre par le **programme 176 « police nationale »**, les effectifs de la sécurité publique, les compagnies républicaines de sécurité (CRS) et les services de la préfecture de police de Paris poursuivent leur engagement sur les actions au profit des jeunes usagers de la route.

Le dispositif « permis piéton » bénéficie d'une convention tripartite – Ministère de l'intérieur, Association des Maires de France et association Prévention MAIF - renouvelée début avril 2019. L'objectif est, d'une part, de former tous les élèves du primaire et du secondaire à devenir autonomes et responsables dans leurs déplacements piétons ; d'autre part, de les initier au développement durable. A ce titre, en 2024, 51 220 personnes ont été sensibilisées par les

policiers (43 877 en 2023) et 20 132 « permis piétons » ont été remis (26 147 en 2023) à travers 1 822 actions de prévention (1 706 en 2023). À cela s'ajoutent les 1 831 actions déployées dans le cadre du « permis vélo » (1 770 en 2023) avec 48 245 personnes sensibilisées et 22 726 permis ont été distribués (22 327 en 2023).

Parallèlement à ces « permis », d'autres actions sont mises en œuvre par les services territoriaux de la sécurité publique, en coopération avec les partenaires de la sécurité routière, telles que :

- les actions de sensibilisation mises en place auprès des collégiens et lycéens sur l'usage des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), mais également auprès des jeunes conducteurs sur l'alcool au volant, la vitesse, l'usage des stupéfiants, le port de la ceinture, l'usage du téléphone portable et, plus récemment, sur les rodéos. Des simulations et des démonstrations sont proposées dans certains départements. Pour les EDPM, des parcours sont proposés avec, parfois, la remise de « permis » (TROTTI-licence prix IDSR 2022). Certaines brigades motocyclistes ont participé à des actions de prévention deux roues.
- les contrôles préventifs à la sortie des établissements scolaires, organisés en lien avec les chefs d'établissements et les associations de parents d'élèves, portant sur les deux roues motorisées, les EDPM, les cycles mais également sur les équipements de sécurité des usagers de ces moyens de locomotion (port des gants et du casque, brevet de sécurité routière pour les deux roues motorisés).

Les forces de l'ordre de la préfecture de police de Paris ont, quant à elles, organisé des actions de formations et de sensibilisation en milieu scolaire axées principalement autour de l'acquisition du permis piéton, de la pratique du vélo et du passage des attestations scolaires de sécurité routière (772 actions et 26 988 élèves sensibilisés).

Les actions de prévention organisées par le **programme 182 « Protection judiciaire de la jeunesse »** (PJJ) s'inscrivent dans les priorités de la délégation à la sécurité routière et de ses partenaires européens, c'est-à-dire l'enseignement des règles de sécurité routière à tous les jeunes, quelle que soit leur situation scolaire ou leur formation professionnelle. L'apprentissage de la sécurité routière et de la conduite est un outil privilégié pour les services de l'État et les associations en charge de l'insertion sociale et professionnelle des publics fragilisés ou éloignés de l'emploi et de la citoyenneté. L'objectif est avant tout de développer chez les jeunes conducteurs de deux-roues ou de voitures des comportements qui ne mettent en jeu ni leur sécurité ni celle des autres.

L'éducation à la sécurité routière (ESR) est prévue par le code de l'éducation (articles L.312-13, D.312-43 à D.312-47-1 et R.312-47) et permet aux élèves d'acquérir un comportement responsable sur l'espace routier. En se saisissant de leur désir de conduire, un parcours éducatif structurant leur est proposé au cours duquel sont repris les apprentissages de base : le partage de l'espace public, le respect de soi et d'autrui et l'intégration de la notion d'ordre public. Indirectement, cette activité est également l'occasion de réaliser des actions de sensibilisation sur les risques liés à l'usage de produits psychoactifs (médicaments ou drogues et/ou alcool) et de contribuer à déceler certaines défaillances sensorielles (vue, ouïe...). L'ESR s'articule avec l'éducation à la santé, à la citoyenneté et au développement durable. Il s'agit aussi d'une opportunité pour les mineurs déscolarisés d'obtenir une certification habituellement délivrée au collège. L'obtention de l'attestation de sécurité routière (ASR) et du brevet de sécurité routière (BSR) sont pour eux, une première situation de réussite. Par décret du 30 avril 2002 puis décret et arrêté du 25 mars 2007, les établissements et services de la PJJ peuvent préparer et assurer la passation des épreuves et la délivrance des ASR pour les jeunes suivis. En 2024, 153 unités éducatives sont habilitées à cette fin, en majorité des unités éducatives d'activité de jour (UEAJ). En 2023, 778 jeunes ont été reçus à l'ASR, ce qui représente un taux de réussite de 96 %. Certaines UEAJ proposent également des actions ciblées en lien avec le Code de la route ou le permis de conduire, permettant ainsi aux jeunes sous mains de justice de pouvoir obtenir leur code ou leur permis de manière gratuite ou à moindre coût, afin de faciliter leur parcours d'insertion et leur mobilité (notamment pour les jeunes résidant dans des zones dépourvues de moyens de transport).

En amont de l'obtention de ces examens, la direction de la PJJ (DPJJ) accompagne les mineurs pris en charge dans leur réinscription au sein d'un parcours de formation. À titre d'exemple, l'accord-cadre signé le 22 juin 2021 avec la direction du service national et la direction de l'administration pénitentiaire poursuit cet objectif. En effet, ce protocole fixe le cadre d'organisation des journées « défense et citoyenneté en milieu carcéral et en milieu ouvert » pour les jeunes recensés de 16 à 25 ans. Cette démarche leur permet d'être en règle avec les obligations du Code du service national avant la fin de leur prise en charge ou de leur temps de détention. Le passage d'examens et de

concours soumis à l'autorité publique, dont font partie les attestations et brevets de sécurité routière ainsi que le permis de conduire, s'inscrit dans le processus de réinsertion. En complément de cette démarche, plusieurs services éducatifs en détention organisent annuellement des « journées sécurité routière » au bénéfice des mineurs incarcérés. Ces actions s'inscrivent dans le cadre de partenariats nationaux ou locaux avec des associations ou services tels que la mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives (MILDECA), à l'établissement pour mineurs (EPM) de Quiévrechain (59), ou l'association française des traumatisés crâniens et les services départementaux de sécurité routière, à l'EPM d'Orvault (44).

Afin d'apporter des cours de conduite aux jeunes pris en charge, les professionnels de la PJJ doivent être titulaires du brevet pour l'exercice de la profession d'enseignant de la conduite automobile et de la sécurité routière (BEPECASER) ou travailler en partenariat avec des auto-écoles. Les actions de formation des professionnels sont proposées par l'École nationale de protection judiciaire de la jeunesse (ENPJJ).

Dans le cadre de l'allocation de crédits « justice de proximité », des conventions locales permettent aux services de la PJJ de travailler à la construction de l'offre de stages et de modules de réparation, en partenariat avec diverses associations de prévention routière, d'association de familles de victimes, la Croix-Rouge. Ces mesures et peines visent à éviter la réitération des comportements dangereux par les conducteurs : notamment les conduites sans permis relativement fréquentes chez les mineurs, qui s'initient souvent dans des conduites à risque sans avoir conscience du danger encouru pour eux-mêmes et pour les autres. La mise en œuvre de ces mesures est une occasion pour reprendre les faits et le contexte ayant donné lieu à la décision judiciaire, dans un travail et un débat avec les jeunes sur les comportements à risque (transgression, alcool, stupéfiants, vitesse). De même, leur sont fournis à cette occasion, différents éléments techniques de compréhension et de formation à la conduite. Ce travail est mené avec tous les services exerçant des mesures de réparation pénale. Il peut être conduit en lien avec les acteurs œuvrant dans le champ de la politique de prévention de la délinquance tels que la police nationale (programme 176) et la gendarmerie nationale (programme 152). Pour précision, dans le cadre de comportements sous l'empire de substances psychotropes diverses, particulièrement dangereuses lors de la conduite d'un véhicule à moteur, un stage de sensibilisation aux dangers sur l'usage de produits stupéfiants, peut également être ordonné par le procureur de la République et mis en œuvre par les services de la PJJ.

Il convient également de souligner qu'un nombre important d'actions sont menées en partenariat et avec le soutien de l'association Agir ABCD qui propose l'intervention de retraités bénévoles. Cet engagement partenarial a conduit la DPJJ à renouveler l'accord-cadre liant ces deux institutions pour 2023-2025. De plus, dans le domaine de la prévention de la délinquance et de la réitération, la DPJJ développe avec ses partenaires un panel de médias éducatifs visant à permettre à des jeunes en difficulté de mieux appréhender les règles de la sécurité routière, le bon comportement sur la route et le respect d'autrui.

A ce titre plusieurs exemples :

- la DIRPJJ Sud, en Haute-Garonne, et le service territorial éducatif d'insertion (STEI) de Toulouse mènent une action permanente de prévention de la délinquance routière, notamment dans le cadre de la proposition d'un module sécurité routière. La DIRPJJ Île-de-France/Outre-mer et l'auto-école associative de la Sauvegarde 95 dans le cadre de leur partenariat permettent aux mineurs placés au centre éducatif fermé (CEF) de Saint-Brice-sous-Forêt (95) de bénéficier de séances de préparation au Code de la route. Le travail entrepris sensibilise également les mineurs par rapport à la consommation de produits psychoactifs et à leurs dangers. Ce projet, débute et fait partie intégrante de la dynamique d'insertion portée par l'établissement pour promouvoir la mobilité et la citoyenneté des jeunes.
- la DIRPJJ Grand-Ouest et l'UEAJ de Lorient ont récemment lancé un projet exceptionnel de sensibilisation aux comportements citoyens en matière de sécurité routière. Il est composé d'un programme de six demi-journées lors desquelles les jeunes rencontrent la police nationale, Groupama, la sécurité routière, la MAIF, le centre mutualiste SSR de Kerpape et l'UFOLEP.
- les manifestations nationales notamment le « challenge Michelet, le Trophée sport aventure » et les Parcours du goût prévoient chaque année des ateliers de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière (voiture tonneau, test de conduite de voiture et/ou deux roues sur simulateur, clip de prévention, parcours avec lunettes de simulation d'alcoolémie/drogues).

OBJECTIF DPT-122

Développer l'éducation routière tout au long de la vie

Programme 152 : Gendarmerie nationale,

Programme 176 : Police nationale,

Programme 216 : Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur,

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

La formation au permis de conduire est un outil privilégié de la lutte contre l'insécurité routière. Elle constitue également un élément essentiel de l'insertion sociale et professionnelle, notamment des jeunes.

L'éducation routière tout au long de la vie, et plus encore l'acquisition de connaissances solides et la meilleure perception du risque routier notamment chez les jeunes et plus particulièrement encore chez les jeunes garçons, doivent être encore renforcées. La meilleure conscience de ces enjeux, pour l'ensemble des usagers de la route, doit se traduire par une responsabilisation accrue de chacun d'entre eux.

Afin de lutter contre l'insécurité routière, les conditions doivent être réunies pour que le coût de la formation au permis de conduire soit accessible au plus grand nombre. Les délais d'attente d'une place d'examen après un premier échec, ainsi que les conditions d'accueil dans les centres d'examens doivent être également optimisés. Enfin, la qualité de la formation dispensée par les écoles de conduite agréées doit être renforcée par des démarches volontaires de certification ou de labellisation.

Différentes mesures en ce sens ont été mises en place à la suite de l'adoption de la loi n° 2023-479 du 21 juin 2023 visant à faciliter le passage et l'obtention de l'examen du permis de conduire, du comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 17 juillet 2023 ou en lien avec certaines propositions du conseil national de la refondation jeunesse s'agissant de l'abaissement de l'âge d'obtention de la catégorie B du permis de conduire.

1/ Le permis à 17 ans

En conformité avec la directive européenne 2006/126/CE du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire qui autorise les États à abaisser par dérogation l'âge de la conduite de 18 à 17 ans, un décret en conseil d'État en date du 21 décembre 2023 a modifié l'article R 221-5 du code de la route et autorisé l'obtention du permis B à l'âge de 17 ans à partir du 1^{er} janvier 2024. Les demandes d'inscriptions primata reçues dans le portail agent de l'administration ont connu un premier pic dès les mois de juin et de juillet 2023 après l'annonce de la mesure, puis une forte croissance au cours du premier quadrimestre 2024. Elles se sont ensuite presque stabilisées au niveau de 2023 à partir du mois de mai jusqu'à la fin de l'année.

La comparaison entre l'année 2024 et l'année 2023 montre une augmentation significative du nombre de présentations à l'examen pratique des jeunes âgés entre 17 et 18 ans. Cette augmentation est particulièrement forte entre 17 ans et 17 ans et 6 mois (pour mémoire, les candidats en apprentissage anticipé de la conduite (AAC) pouvaient avant la réforme passer leur examen à compter de 17 ans et n'obtenaient leur titre qu'à leur 18 ans).

2/ Les modes d'apprentissage en conduite accompagnée

La conduite encadrée s'adresse aux usagers à partir de 16 ans qui suivent une formation en vue de l'obtention d'un diplôme professionnel de l'éducation nationale et/ou d'un titre professionnel du ministère de l'emploi. Le décret n° 2022-1090 du 29 juillet 2022 relatif à ce dispositif a été publié au Journal officiel, le 31 juillet 2022.

La conduite supervisée, accessible à 18 ans, permet à l'usager d'acquérir davantage d'expérience avec un accompagnateur choisi parmi les proches, titulaire du permis de conduire de catégorie B depuis au moins 5 ans. Le cadre juridique d'un nouvel accès à cette formule, après un échec à l'examen sous réserve, pour le candidat, d'avoir validé, lors de l'épreuve, des compétences minimales de conduite préalablement définies est en cours de finalisation.

En l'absence de vecteur législatif adapté, l'âge d'accès à ce mode d'apprentissage n'a pu être mis en adéquation avec l'abaissement à 17 ans de l'âge d'obtention de la catégorie B du permis de conduire (article L. 211-4 du code de la route).

L'apprentissage anticipé de la conduite, accessible dès 15 ans, constitue le mode d'apprentissage le plus vertueux qu'il convient de préserver. Il s'agit de conduire durant un an minimum, sur 3 000 kilomètres, avec un accompagnateur afin d'acquérir de l'expérience. L'AAC présente de très nombreux avantages :

- Une bonne pratique de la conduite dans une multitude de situations et de conditions permet de gagner en confiance pour l'examen et en tant que futur conducteur.
- Un taux de réussite à l'examen supérieur : 75 % contre 59 % pour la filière classique.
- Un coût de formation réduit.
- Un risque d'accident réduit : les jeunes conducteurs issus de la conduite accompagnée ont moins d'accidents que ceux issus de la filière classique.
- Une période probatoire réduite de 3 à 2 ans, permettant aux jeunes conducteurs d'obtenir leurs 12 points sur le permis plus rapidement.
- Des tarifs préférentiels pour l'assurance de leur véhicule : certains assureurs proposent des tarifs préférentiels pour les jeunes conducteurs ayant suivi la conduite accompagnée, réduisant ainsi la surprime appliquée aux conducteurs novices.
- L'obtention par équivalence (à l'issue des 20h de conduite) de la catégorie AM du permis de conduire option quadricycle à moteur pour conduire seul une voiturette.

Il apparaît nécessaire de redynamiser les différents modes de conduite accompagnée, en identifiant un vecteur législatif pour permettre la conduite supervisée dès 17 ans (18 ans à date) et en poursuivant les campagnes de communication sur la conduite accompagnée.

3/ Le permis de conduire deux-roues motorisé

La réforme du permis de conduire deux-roues motorisé, entrée en vigueur le 1^{er} mars 2020, a modernisé l'examen du permis de conduire des catégories A1 (moto légère) et A2 (moto d'une puissance moyenne) avec l'objectif d'initier les futurs motards aux risques inhérents à la conduite d'une motocyclette. Ainsi, a été créée une épreuve théorique spécifique à la motocyclette qui impose aux candidats de maîtriser autant les règles généralistes du code de la route que les risques potentiels associés à la conduite de ce type de véhicules. Les épreuves pratiques ont été réaménagées pour que les inspecteurs du permis de conduire puissent procéder à une évaluation plus complète. Le seuil de réussite a également été réévalué pour passer de 17 à 21 points. Enfin, le programme de formation et l'épreuve en circulation prennent en compte l'évaluation de la trajectoire de sécurité. Un groupe de travail réunissant l'ensemble des acteurs concernés a été mis en place en 2025 pour poursuivre l'amélioration de l'épreuve hors circulation.

4/ Les écoles de conduite labellisées

Le label « qualité des formations au sein des écoles de conduite », créé par arrêté du 26 février 2018, a été conçu pour répondre aux exigences du décret n° 2015-790 du 30 juin 2015 relatif à la qualité des actions de la formation professionnelle continue.

Ce label, gratuit, repose sur une démarche volontaire des établissements agréés (écoles de conduite et écoles de conduite associatives), et répond à plusieurs enjeux pour le consommateur, l'État et les financeurs, à savoir : délivrer une information transparente et claire pour le consommateur lui permettant de choisir son établissement agréé en toute connaissance de cause et dispenser une formation de qualité pour devenir un conducteur responsable, respectueux des autres et de l'environnement. Il permet également aux écoles de conduite et aux associations engagées dans cette démarche de qualité d'accéder à des droits ou à des dispositifs particuliers conformément à l'article L. 213-9 du code de la route.

A ce jour 5 053 écoles de conduite et associations agréées disposent du label ministériel ou d'un label équivalent reconnu par le ministère de l'Intérieur.

Les organismes de formation doivent répondre aux critères de qualité concernant leurs actions de formation conformément à la loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel prévoit que depuis le 1^{er} janvier 2022. Ces sept critères sont précisés dans le décret n° 2019-565 du 6 juin 2019 relatif au référentiel national sur la qualité des actions concourant au développement des compétences.

Par délibération n° 2019-12-317 du 19 décembre 2019, notifiée le 23 décembre 2019, le conseil d'administration de France compétences a reconnu le ministère de l'Intérieur en tant qu'instance de labellisation. Par délibération n° 2022-12-406 du 15 décembre 2022 notifié le 21 décembre 2022, le Conseil d'administration de France compétences a reconnu pour une durée de trois ans et à compter du 1^{er} janvier 2023, le ministère de l'Intérieur en qualité d'instance de labellisation pour le périmètre actions de formation.

Ainsi, le processus de labellisation du ministère de l'Intérieur est reconnu par la marque « Qualiopi » dont la certification pourra continuer à être délivrée, en complément du label ministériel, aux établissements agréés et labellisés ayant un numéro de déclaration d'activités pour bénéficier des fonds publics de la formation professionnelle continue.

A ce jour parmi les 5 053 écoles de conduite et associations agréées et labellisées, 2 645 sont certifiées Qualiopi.

5/ l'e-learning tout au long de la vie

Cette mesure décidée par le comité interministériel à la sécurité routière (CISR) de juillet 2023 a pour ambition de s'inscrire dans un continuum éducatif autour de la sécurité routière. Il est envisagé comme un outil pour la prise en compte des évolutions de l'aménagement de l'espace public, des nouvelles mobilités et de l'évolution continue de la réglementation par les usagers de la route.

Ainsi, ce parcours de formation en ligne devra permettre à ses bénéficiaires de :

- connaître la nouvelle réglementation et les nouvelles mobilités,
- faire évoluer leurs pratiques et usages de la route en tenant compte du développement durable,
- favoriser leur pratique réflexive par l'auto-évaluation de leur comportement ainsi que le changement de leurs habitudes de conduite et de leurs modes de déplacement,
- créer un lien entre les différentes phases du continuum éducatif et le post-continuum éducatif,
- de bénéficier d'une formation gratuite et facilement accessible pour mieux comprendre les enjeux de la sécurité routière.

Pour garantir l'accessibilité de cette ressource au plus grand nombre, celle-ci sera mise à disposition sur une plateforme dédiée, accessible via une connexion sécurisée. L'utilisateur pourra ainsi réaliser son parcours à son rythme et quand il le souhaite, conserver l'historique de ses différents passages et de ses résultats.

La fréquentation de la plate-forme destinée à tous les publics déterminera les moyens affectés (hypothèse basse 10 millions d'utilisateurs annuels, hypothèse haute 36 millions d'utilisateurs annuels).

6/ Le dispositif du « permis à un euro par jour »

Ce dispositif permet aux jeunes de 15 à 25 ans d'étaler le financement du coût de leur formation à la conduite des véhicules relevant des catégories A1, A2 ou B automobile sur plusieurs mois, à raison d'un euro par jour pour un montant d'emprunt pouvant aller jusqu'à 1200 € pouvant être complété d'un montant de 300 € en cas d'échec à l'examen du permis de conduire. Il s'agit d'un prêt à taux zéro accordé sur une durée maximale de 40 mois par les établissements de crédits ou sociétés de financement partenaires. L'État prend en charge les frais financiers en payant directement les intérêts aux organismes financiers. Le montant des intérêts est calculé sur la base du taux de l'obligation assimilable du trésor OAT à 2 ans.

Peuvent également contracter un prêt « permis à un euro par jour » :

- les candidats déjà bénéficiaires du dispositif qui, après un échec à l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire, souhaitent financer une formation complémentaire par un prêt de 300 € ;
- les candidats qui n'ont pas encore bénéficié du dispositif lors d'une première formation n'ayant pas été poursuivie jusqu'à son terme ;

- les candidats au permis de conduire inscrits à une formation préparatoire au permis de conduire des catégories A1 (moto légère) et A2 (moto d'une puissance moyenne).

Ce dispositif repose sur des conventions entre l'État et 4 209 écoles de conduite et associations partenaires (chiffres à la date du 24 juillet 2025) ainsi que 11 établissements financiers.

Le programme 216 contribue à l'objectif « Développer l'éducation routière tout au long de la vie » en amont de l'éducation en population générale. Il prend ainsi en charge le recrutement des délégués et inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, organise leur préparation aux examens professionnels pour leur permettre de faire progresser leur carrière par l'accès aux grades d'Inspecteur principal ou délégué principal. En 2024, ce sont ainsi près de 100 000 € en AE et près de 135 000 € en CP qui ont été dépensés pour le recrutement et la promotion professionnelle.

De plus, le ministère de l'intérieur finance des formations à destination de ces publics ainsi que des agents des bureaux de l'éducation routière dans les services déconcentrés et d'administration centrale de la direction de la sécurité routière.

Depuis 2021, cinq dispositifs de formation en ligne ont ainsi été développés par le laboratoire digital du ministère de l'intérieur, et déposés sur les plateformes ministérielle FORMI ou interministérielle MENTOR. Les derniers mis en ligne sont les modules relatifs au label qualité des auto-écoles et le tutoriel d'utilisation de l'outil RAFAEL. Cet outil permet en effet de suivre les mesures administratives (autorisation et agrément) relatives aux professions réglementées de l'éducation routière.

D'autres modules de formation sont actuellement en cours de conception, par exemple sur l'outil des droits à conduire (ODAC). Ils seront disponibles fin 2025 et viendront intégrer un parcours de formation hybride déployé cette année sur l'outil et son cadre réglementaire, alliant présentiel et distanciel.

Le programme 176 « Police nationale » contribue au développement de l'éducation routière tout au long de la vie et à la mobilisation de l'ensemble de la société autour du respect des règles du Code de la route.

1/ Dans l'espace public

Des actions régulières de prévention routière sont menées par la police nationale en milieu scolaire auprès des plus jeunes, des adolescents et des étudiants, dans les entreprises, les foyers de personnes âgées, les collectivités territoriales, les sociétés de transports en commun, les associations, les clubs sportifs, etc. Ces opérations d'information et d'éducation routière sont le fruit d'un travail de terrain quotidien auprès des partenaires de la direction nationale de la sécurité publique.

De nombreux dispositifs sont mis en place pour les plus jeunes, tels que celui du « permis piéton », qui a pour double objectif de former tous les élèves du primaire comme du secondaire à devenir autonomes et responsables dans leurs déplacements piétons et de les initier au développement durable, que ces formations soient dispensées en milieu scolaire ou en dehors. Ce dispositif bénéficie d'une nouvelle convention, signée le 8 avril 2019, faisant intervenir le conseiller prévention et coopération de la sécurité intérieure, l'association prévention MAIF et l'Association des Maires de France. En 2024, 1 822 actions ont permis de sensibiliser 51 220 personnes et de délivrer ledit permis à 20 132 d'entre eux. Depuis 2015, 203 108 « permis piéton » ont été distribués. À cela s'ajoutent les 1 831 actions déployées en 2024 dans le cadre du « permis vélo » avec 48 245 personnes sensibilisées et 22 736 permis distribués.

Parallèlement, d'autres opérations sont déployées, en coopération avec les partenaires de la sécurité routière, telles que des actions de sensibilisation mises en place auprès des collégiens et lycéens sur l'usage des engins de déplacement personnel motorisés, mais également auprès des jeunes conducteurs sur l'alcool au volant, la vitesse, l'usage des stupéfiants, le port de la ceinture, l'usage du téléphone portable, la somnolence et, plus récemment, sur les rodéos. Des simulations ainsi que des démonstrations sont proposées dans certains départements.

Pour les nouveaux engins de déplacement personnel motorisés EDPM (trottinettes électriques, monoroues, gyropodes...), des parcours sont également proposés avec, parfois, remise de « permis » (TROTTI-LICENCE prix IDSR 2022). En 2023, certaines brigades motocyclistes ont également participé à des actions de prévention destinées aux usagers de véhicules à deux roues. Des activités de communication auprès du grand public sont également réalisées avec l'organisation d'ateliers visant à le sensibiliser aux risques routiers avec distribution de flyers, d'éthylotests, de brassards lumineux.

Au cours de l'année 2024, les actions de prévention routière ont progressé de 10,2 % par rapport à 2023. Les services de la sécurité publique comptabilisent 127 857 usagers mobilisés et sensibilisés en 2024 (116 034 en 2023). Les forces de l'ordre de la préfecture de police de Paris (PP) ont, quant à elles, réalisé la même année, 2 076 actions de sécurité routière, au profit de 81 521 usagers. Ces actions de sensibilisation et de formation ont majoritairement été menées en milieux scolaires et axées principalement autour de l'acquisition du permis piéton, de la pratique du vélo et du passage des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR). Enfin, 10 % des actions ont été menées en milieu professionnel. Ces dernières sont principalement orientées autour des thématiques de la lutte contre les distracteurs en situation de conduite, des nouvelles mobilités douces, de la conduite dans le cadre professionnel ainsi que des addictions en matière d'alcoolémie et de stupéfiants.

2/ A destination des agents de police

En ce qui concerne les agents de la police nationale, des actions sont réalisées en matière de formations initiale et continue.

Les élèves gardiens de la paix sont formés à la réglementation du Code de la route, ainsi qu'au contrôle et à la procédure routière. Sont notamment dispensés les enseignements suivants : le matériel de signalisation et les procédures d'actions pour mener une mission de sécurité routière en toute sécurité pour le fonctionnaire et les usagers ; les moyens d'identification des infractions et de verbalisation moderne (NEO/PVE) ; la réglementation, le contrôle et les procédures routières ; la répression des délits routiers majeurs (alcoolémie, stupéfiants, refus d'obtempérer, délit de fuite,...) ; l'accidentologie (intervention et procédure) et la dimension humaine dans la gestion de la confrontation à la mort et l'avis à famille.

Au total, tous les élèves gardiens de la paix ayant terminé leur scolarité depuis 2023 ont bénéficié des enseignements liés à la police de la route. La scolarité de 12 mois a permis d'approfondir les thématiques abordées dans le cadre de ce programme.

Les policiers adjoints et les cadets suivent quant à eux un volume de 52 heures de cours dédiés au domaine routier. La scolarité des élèves policiers adjoints de 12 à 16 semaines a permis d'approfondir cette thématique.

Enfin, des cours théoriques sont réalisés par les écoles de police à destination des classes de terminale BAC PRO « métiers de la sécurité » sur les délits routiers, les infractions liées à l'alcoolémie au volant, les règles d'intervention sur un accident de la circulation et la rédaction d'un rapport.

En matière de formation continue, la police nationale veille à la professionnalisation des personnels notamment dans la sphère technique de la police routière, du contrôle des professions réglementées et des véhicules. Les mallettes pédagogiques sont régulièrement mises à jour afin de correspondre à toutes les évolutions juridiques telle que l'ADR (accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par la route) et de nouvelles mallettes enrichissent le catalogue comme « les bases légales du contrôle routier » et « les engins de déplacement personnel motorisés ».

5 683 policiers et 1 743 policiers adjoint ont bénéficié de ces diverses formations au cours de l'année 2024.

INDICATEUR P207-835-12996**Délai d'attente médian aux examens et coût unitaire d'obtention du permis de conduire**

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2023 Réalisation	2024 Réalisation	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Délai d'attente médian annuel pour un candidat entre sa première et sa deuxième présentation à l'examen pratique du permis de conduire B	jours calendaires	65	74	54	54	51	50
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€/permis	96,1	96,2	65	65	65	65

Précisions méthodologiques**Précisions méthodologiques****1. Réduire le délai d'attente médian aux examens**Source et analyse des données : MIOM - DSR

Les dates d'examens pratiques sont enregistrées automatiquement dans Rdv Permis après que les IPCSR ont clôturé leur journée d'examen.

* Les délais médians tiennent compte de l'évolution réglementaire intervenue en 2017 qui permet aux candidats de se représenter au bout de 2 jours et non plus 7 jours.

Mode de calcul :

Sont pris en compte pour le calcul de l'indicateur annuel, les délais médians mensuels d'attente entre la première et la deuxième présentation à l'épreuve pratique B du permis de conduire, en nombre de jours calendaires, calculés de la manière suivante :

- pour un mois M considéré N, il s'agit du délai médian d'attente des candidats se présentant pour la deuxième fois à l'épreuve pratique du permis B au cours de ce mois M et ayant échoué à leur première présentation au plus tôt une année avant ce mois M ;
- l'indicateur annuel douze délais mensuels d'une année civile.

Par construction, l'indicateur ne prend pas en compte les délais supérieurs à une année, étant considéré qu'au-delà de ce délai, le candidat ne peut qu'avoir fait le choix délibéré de ne pas se représenter.

2. Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

Le numérateur (coût total) intègre la masse salariale correspondant aux activités d'examen, les frais de déplacement, de fonctionnement des cellules éducation routière et ceux destinés aux formations initiale et continue.

Le dénominateur (nombre de permis) correspond au nombre de permis moto, lourd, et permis B délivrés après réussite aux examens pratiques au cours de l'année considérée.

JUSTIFICATION DES CIBLES**1/ Réduire le délai d'attente médian aux examens**

Les confinements et les classes d'âge particulièrement nombreuses, liées au pic démographique du début des années 2000, ont une incidence importante sur l'augmentation du nombre d'inscriptions aux examens et ce, jusqu'en 2032 au moins ; l'abaissement de l'accès au permis B à 17 ans et la possibilité qui a été donnée au début de l'année 2024 de mobiliser le CPF pour le permis moto ont également contribué à augmenter le nombre de candidat et ont donc impacté l'offre de places d'examens du permis de conduire avec une incidence sur le délai médian. Ainsi, le délai médian annualisé en 2024 a augmenté. Cette hausse se poursuit en 2025 sous l'effet combiné des éléments mentionnés ci-dessus. Des mesures sont prévues fin 2025 et en 2026 pour réduire au maximum le délai d'attente aux examens.

L'augmentation de l'enveloppe des examens supplémentaires (140 670 examens) en 2025, la hausse du plafond d'emplois des inspecteurs de 15 ETP en 2023 et de 38 ETP en 2024, le recrutement d'inspecteurs via les concours en 2025 pour combler au maximum les postes vacants ainsi que la mobilisation des examinateurs, des délégués et des

inspecteurs des permis de conduire et de la sécurité routière doivent permettre de réduire les délais d'attente aux examens à partir de l'année 2026.

2/ Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

La diminution du coût unitaire d'obtention du permis de conduire a démarré en 2022 avec une baisse de plus de 13 €. On relève cependant une augmentation du coût unitaire de plus de 20 € à partir de 2024. La diminution du coût unitaire devrait reprendre en 2026 avec l'augmentation du nombre d'examens du permis de conduire à l'issue des périodes de formation initiale des inspecteurs du permis de conduire nouvellement recrutés.

AXE 2

**La prévention pour une meilleure
protection des usagers**

Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe

OBJECTIF DPT-2839

Agir pour une meilleure sécurité routière

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 207 : Sécurité et éducation routière

En 2024, le **programme 152 « Gendarmerie nationale »** a consacré 1 % de l'activité sécurité routière aux actions spécifiques de prévention soit près de 86 500 heures /gendarmes.

Ces actions de prévention ont été menées au niveau local. Au niveau central, l'opération annuelle de distribution de 32 000 kits de prévention sur les autoroutes françaises, en partenariat avec une association dédiée sera reconduite pour l'été 2025.

Les publics sensibles (enfants, seniors, motocyclistes) bénéficient localement d'actions dédiées.

La prévention a également été menée pendant les actions de contrôle, notamment vis à vis des contrevenants.

Différents canaux numériques sont utilisés pour diffuser le plus largement possible des messages de prévention routière, que ce soit par le biais des réseaux sociaux (Facebook Twitter, Instagram, Linkedin) mais aussi de l'application « ma sécurité ».

Afin d'agir pour une meilleure sécurité routière, le **programme 176 « Police nationale »** s'appuie sur l'étiologie de l'accidentalité routière, renforce les contrôles routiers et développe les actions de prévention et de sensibilisation au bénéfice de l'ensemble de la société.

1/ Identification des principales causes d'accidents

L'action de la police nationale en faveur d'une meilleure sécurité routière se traduit par la lutte contre l'insécurité routière, grâce à une connaissance approfondie des causes et des conséquences des accidents.

En zone police, le nombre d'accidents a légèrement augmenté, passant de 20 999 en 2023 à 21 494 pour 2024 tandis que le nombre de tués sur la route est passé de 718 à 689, soit une diminution de -4 %. Les usagers de la route les plus exposés en 2024 sont les piétons, qui représentent 30 % des victimes de la route. Viennent ensuite les occupants de véhicules légers pour 27 %, suivis des motocyclistes qui représentent 20 % des victimes recensées. Les cyclistes, quant à eux, représentent 8 % des victimes. Les principales causes d'accidents de la route sont le non-respect de la vitesse (19 %), l'alcoolémie (10 %), l'usage des stupéfiants (6 %) et les refus de priorité (5 %).

En ce qui concerne l'agglomération parisienne, les accidents corporels sont en baisse en 2024 par rapport à 2023. Ils ont été à l'origine de la mort de 104 personnes en 2024 (contre 90 en 2023). Le nombre d'accidents mortels présente donc une hausse significative. Les accidents mortels de Paris sont en baisse (-3 tués), à contre tendance avec les autres départements de l'agglomération, le 92 (+6 tués), le 93 (+5 tués) et le 94 (+6 tués).

L'analyse des différentes catégories d'usagers au niveau des accidents mortels met en évidence :

- Une prédominance des accidents mortels entre les piétons et véhicules légers ;

- L'implication des bus et poids-lourds dans un sixième des accidents mortels (proportion en baisse depuis deux ans) ;
- 24 personnes sont décédées dans des accidents sans autre tiers en cause, dont 17 en deux-roues motorisés ;
- Le nombre d'accidents mortels, sur les axes autoroutiers de l'agglomération parisienne, est en hausse (19 en 2024) restant élevé proportionnellement au nombre global de tués (10 en 2023, 14 en 2022, 23 en 2021) ;
- Les usagers vulnérables (piétons, cycles, EDPM et 2RM) représentent 80 % des personnes tuées (contre 82 % en 2023) ainsi que 65 % des personnes blessées au sein de l'agglomération parisienne (contre 68 % en 2023).

2/ Renforcement des contrôles routiers

La mobilisation de la police nationale dans la lutte contre l'insécurité routière passe également par une activité renforcée en matière de contrôles routiers.

L'instruction ministérielle du 4 avril 2017 est venue conférer de nouvelles prérogatives aux officiers de police judiciaire, notamment en préconisant une augmentation des contrôles.

Au cours de l'année 2024, les effectifs de la sécurité publique ont réalisé 331 548 contrôles routiers. Les opérations de contrôle liées à l'alcoolémie et aux stupéfiants enregistrent une hausse respective de 1,9 % et 9,4 %.

En 2024, l'intensification de la lutte contre les stupéfiants se reflète également dans le nombre de dépistages réalisés, en hausse de 10 %, tandis que ceux pour l'alcoolémie sont en baisse de 3,9 %. En conséquence, le nombre de dépistages positifs diminue de 4,95 % pour l'alcoolémie mais augmente de 1,47 % pour les stupéfiants, soit un taux de positivité de 10 % pour l'alcoolémie et de 28,9 % pour les stupéfiants.

De plus, 42,5 % des opérations de contrôle des stupéfiants, opérées par les services de sécurité publique, sont menées sur initiative en 2024, contre 37,2 % en 2023. Concernant les facteurs accidentogènes, les infractions relevées passent de 284 211 en 2023 à 285 948 en 2024. Pour ces infractions, les contraventions sont en hausse de 32 % alors que les délits enregistrent une baisse de 2,4 %.

Au total, le nombre d'infractions aux règles de la sécurité routière recensées par la sécurité publique, passe de 595 203 en 2023 à 623 595 en 2024.

En 2024, le parc de radars embarqués affectés aux activités de sécurité publique comprenait 146 équipements, dont 32 équipements de terrain mobiles (ETM) et 114 équipements de terrain embarqués débarquables (ETED), ces derniers étant spécifiques aux zones urbaines. L'activité de contrôle de la vitesse au moyen de ces équipements est en baisse en 2024 par rapport à 2023. Le nombre d'avis de contravention émis pour un équipement est en baisse de 15 %. Cette évolution peut être en lien avec la mobilisation de l'ensemble des FSI dans le cadre des JOP 2024.

L'activité en matière de sécurité routière enregistre une évolution globale légèrement négative (en baisse de 1,34 %) avec 1 939 274 infractions relevées en 2024 pour les indicateurs habituels, auxquels s'ajoutent en 2024 2 810 infractions constatées au titre des rodéos urbains motorisés, facteur d'insécurité routière également suivi par la direction nationale de la sécurité publique (DNSP) :

- L'activité contraventionnelle des services de sécurité publique est en baisse de 3 %. Les jeux olympiques et paralympiques ont, en effet, impacté l'activité 2024 avec une réorientation temporaire des missions des services. Ainsi, au cours de l'année 2024, les effectifs de sécurité publique ont relevé 1 610 167 contraventions au Code de la route, soit 49 739 de moins que l'année précédente. L'activité contraventionnelle en 2024 est également marquée par une légère baisse des infractions relevées. Elle est en baisse de 0,2 % pour l'alcoolémie et de 1,3 % pour les infractions liées à la vitesse – hors contrôle sanction automatisé. La plus forte baisse enregistrée est liée au non-respect des règles administratives, en diminution de 14,58 %.
- L'activité délictuelle des services de sécurité publique est quant à elle en hausse de 7,63 %. Au cours de l'année 2024, les effectifs de sécurité publique ont relevé 331 917 délits au code de la route (rodéos motorisés inclus), soit

23 692 de plus que l'année précédente. Cette hausse concerne principalement les défauts d'assurance (+16,2 %), les délits liés aux plaques d'immatriculation (+10,5 %), les infractions liées au permis de conduire (+7,4 %), les délits de fuite (+4,6 %), et les conduites sous l'influence de produits stupéfiants (+0,34 %). *A contrario*, les délits pour les conduites en état d'alcoolémie sont en baisse de 4,4 %, tout comme les refus d'obtempérer (-1,3 %). Les rodéos, quant à eux, sont en baisse de 0,7 %.

L'utilisation des tablettes et smartphones NEO pour la verbalisation est parfaitement assimilée par les services. On peut noter que 38 % des infractions liées au « permis ne correspondant pas à la catégorie » et au « défaut de permis de conduire » étaient traitées par la procédure d'amende forfaitaire délictuelle en 2024 contre 32 % en 2023. Ce taux s'élève à 76 % pour l'infraction « de circulation d'un véhicule terrestre à moteur sans assurance ». En 2024, 1 573 010 verbalisations l'ont été par procès-verbal électronique (PVe), soit 99 % des infractions relevées.

Par ailleurs, la généralisation de l'amende forfaitaire délictuelle (AFD), créée par la loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle du 18 novembre 2016, et applicable depuis le 14 janvier 2019 à trois délits routiers (conduite sans permis ou avec un permis non adapté à la catégorie de véhicule, et défaut d'assurance), a vu son périmètre étendu, par l'article 58 de la loi n° 2019-222 du 23 mars 2019 de programmation 2018-2022 et de réforme pour la justice, à l'usage illicite de stupéfiants. Les travaux de forfaitisation de délits se poursuivent conformément aux mesures édictées par la loi d'orientation et de programmation du ministère de l'intérieur du 24 janvier 2023 (85 nouveaux délits éligibles à la procédure de l'amende forfaitaire délictuelle). L'expérimentation des délits d'entrave à la circulation routière a débuté le 17 avril 2024 pour une généralisation prévue courant du deuxième semestre 2024. Des comités de coordination et de suivi, concernant le suivi de la généralisation des AFD ont lieu mensuellement sous l'égide de l'agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI). Le retour d'expérience des effectifs opérationnels est positif. Cette procédure simplifiée est jugée comme étant rapide, car elle est traitée immédiatement sur le lieu même de la constatation de l'infraction. La facilité d'utilisation des équipements NEO pour consulter préalablement les fichiers et rédiger le PVe renforce le sentiment d'efficacité de la pratique.

Enfin, suite au décret n° 2023-1026 du 6 novembre 2023 portant application de l'article 495-18 du Code de procédure pénale relatif au paiement immédiat du montant de l'amende forfaitaire délictuelle, les AFD peuvent être proposées au paiement immédiat depuis le 16 mai 2024, à l'exception des AFD occupations et installations illicites et défaut d'assurance, en attente de la résolution d'obstacles techniques côté ANTAI.

Le nombre de verbalisation AFD opérée par la sécurité publique est en hausse de 35 % entre 2023 et 2024 pour la conduite d'un véhicule sans permis (16 663 contre 12 342 l'an passé) ; en hausse de 25 % pour les véhicules sans assurance, en augmentation de 45 % pour la conduite des véhicules avec un permis de conduire d'une catégorie n'autorisant pas sa conduite (973 contre 671 l'an passé).

Cette évolution globale du nombre d'infractions retenues (contraventions et délits routiers) est corroborée par la préfecture de police, avec une hausse relative des délits routiers en 2024.

La préfecture de police met en lumière les points suivants :

- Les chiffres sont stables en matière de stupéfiants et d'alcoolémie ;
- Il y a une hausse des infractions retenues en matière de défaut d'assurance ;
- Il y a une hausse des infractions retenues en matière de défaut de permis de conduire.

La police scientifique contribue également à lutter contre l'insécurité routière, notamment via son activité de toxicologie sécurité routière, qui représente une part importante des opérations analytiques des 5 laboratoires. Elle s'inscrit dans la politique publique portée par la délégation à la sécurité routière (DSR), visant à renforcer la lutte contre la conduite d'un véhicule sous l'emprise de stupéfiants, notamment par des tests salivaires effectués sur les conducteurs de véhicules. 20 927 dossiers de toxicologie sécurité routière ont été traités entre janvier et mai 2025.

3/ Multiplication des actions de prévention et de sensibilisation

Parallèlement à ces différents dispositifs et mesures en faveur de l'éducation pour une meilleure sécurité routière, la police nationale met en place plusieurs actions d'information, de prévention et de sensibilisation au bénéfice du

grand public (« *permis piéton* », « *permis vélo* », journées et ateliers de communication...). Ainsi et pour exemple, les activités de la sécurité publique ont porté sur 127 857 usagers en 2024. Ont été organisés à la sortie des établissements scolaires, en lien avec les chefs d'établissements et les associations de parents d'élèves, des événements préventifs portant sur les deux roues motorisées, les engins de déplacements personnel motorisés, les cycles, mais également sur les équipements de sécurité des utilisateurs de ces moyens de locomotion (port des gants et du casque, brevet de sécurité routière...). La préfecture de police a mené 2 076 actions au profit de 81 521 usagers dans l'agglomération parisienne.

Le programme 207 « Sécurité et éducation routière » mène une action diversifiée pour améliorer la sécurité routière.

L'action locale de l'État en matière de sécurité routière est encadrée par le Document général d'orientation (DGO), document programmatique pluriannuel (5 ans) élaboré sous la coordination des préfets en partenariat avec les acteurs locaux : collectivités territoriales, ensemble des services de l'État œuvrant dans la sphère de la sécurité routière (forces de l'ordre, justice, éducation, santé), associations et partenaires acteurs de la sécurité routière.

Le DGO définit pour cinq ans les orientations de la politique locale de sécurité routière. Sa construction repose sur une démarche partenariale lancée par le préfet de département en collaboration avec le parquet, les forces de l'ordre, et d'autres partenaires locaux (collectivités territoriales, associations...). Les DGO actuellement en vigueur couvrent la période 2023-2027 pour laquelle quatre enjeux principaux ont été retenus au niveau national : la prévention de l'insécurité à destination des usagers des deux-roues motorisées, les conduites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs), les nouveaux modes de mobilité dites « douces » et le risque routier professionnel. Les préfets de département ont la possibilité de proposer dans leur stratégie locale l'ajout d'autres enjeux particulièrement prégnants (ex : jeunes/seniors) en fonction du diagnostic territorial.

Cette programmation pluriannuelle se décline annuellement dans le plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR). Dans chaque département, ce document organise la conception et la réalisation des actions de prévention en sécurité routière, en tenant compte des résultats locaux de l'accidentalité. Les actions prévues dans le PDASR sont financées au titre de l'action 2 du programme 207 relatif à la sécurité et à l'éducation routières. En 2025, la dotation initiale attribuée aux PDASR est de 9 M€. En complément, des crédits ont été attribués aux départements et collectivités d'Outre-mer, qui font face à une accidentalité routière supérieure à la moyenne nationale.

Ces actions visant à lutter contre l'insécurité routière sont coordonnées par les services déconcentrés de l'État et se traduisent par des actions de terrain et de communication. Il s'agit notamment d'actions de sensibilisation autour des thématiques prioritaires fixées par le DGO, de participation à des contrôles routiers aux côtés des forces de l'ordre dans le cadre d'opérations d'alternatives à la sanction, de stands au sein de grands rassemblements type festival ou forum, de stage de type « reprise de guidon » des deux-roues motorisés et de campagnes de sensibilisation (radios, télévisions ou presses locales) permettant une diffusion massive de messages de prévention.

En complément de ces actions qui peuvent varier d'une année à l'autre, la délégation à la sécurité routière (DSR) soutient chaque année les opérations de sensibilisation menées durant les festivals des Francofolies de La Rochelle et du printemps de Bourges.

La DSR pilote également l'opération « La route se partage » présente sur les Tours de France masculin et féminin depuis 10 ans, via notamment les stands de sensibilisation au partage de la route, animés par les coordinations départementales de sécurité routière à chaque ville étape.

Au niveau national, la DSR soutient les actions que mènent des associations qui agissent sur tout le territoire en faveur de la lutte contre l'insécurité routière dans le cadre d'un appel à projet national (AAP), pour un montant, en dotation initiale, de 1,4 M€ en 2025 qui permet le versement de subventions à une vingtaine d'associations partenaires.

Parallèlement, le programme finance des actions de communication qui se traduisent notamment par la réalisation de campagnes de communication et d'information diffusées sur différents médias (télévision, radio, presse, affichage et internet).

Les thèmes de la communication sont déterminés en fonction de l'analyse de l'accidentalité : thèmes génériques (blessés, « onde de choc »), facteurs de risque (vitesse, alcool, drogue, distracteurs, port de la ceinture...) ou communication à destination de populations spécifiques (deux-roues motorisé, jeunes, nouvelles mobilités...).

Depuis décembre 2019, la Délégation à la sécurité routière a adopté une nouvelle signature de communication. Désormais, la sécurité routière propose aux Français de se rassembler autour d'une ambition évidente, bienveillante et fraternelle, où chacun est appelé à veiller sur l'autre : « vivre, ensemble ».

Les temps forts des actions de communication menées en 2023 ont été les suivants :

- en janvier 2023, une campagne digitale a été dédiée à la nécessité pour les usagers vulnérables de se rendre visibles dans l'espace public ;
- en février 2023, une campagne de la sécurité routière soulignait le sur-risque couru par les hommes sur la route ;
- en juin, une campagne a été dédiée aux bons conseils entre cyclistes ;
- en juillet, une campagne TV a rappelé l'importance du port de la ceinture, et une campagne radio a accompagné les grands trajets sur la route des vacances ;
- en septembre, une campagne d'affichage sur les dangers de l'alcool a été lancée en partenariat avec la Fédération Française de Rugby. Elle a été suivie d'une campagne TV diffusée en décembre ;
- une série de podcast réalisés avec Fabrice Drouelle (France Inter) a été diffusée à partir du 15 septembre, sur 10 comportements à risque sur la route ;
- une campagne permettant de sensibiliser aux dangers de la conduite après usage de drogue a été diffusée en novembre ;
- les campagnes « Sam, celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » à destination des jeunes conducteurs ont été diffusées à l'été et à l'hiver 2023 (partenariats avec des radios jeunes, présence sur les festivals, réseaux sociaux...).

En 2024, la campagne sur les risques liés au non port de la ceinture a été rediffusée en janvier, suivie d'une rediffusion d'une campagne sur l'impact de la masculinité toxique en terme d'accidentalité routière en février 2024. Le mois de mai a accueilli une campagne de sensibilisation relatives aux déplacements à vélo et en trottinette, ainsi qu'une campagne sur les dangers encourus par les professionnels intervenant au bord des routes.

L'été est comme à son habitude le moment d'une campagne-solution Sam, « celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas ». Le personnage à la tête ronde reprendra la parole pour lutter contre les dangers de l'alcool auprès des jeunes en novembre et décembre. Une nouvelle campagne « La route » sera également diffusée à compter du 1^{er} août, afin d'affirmer le nouveau positionnement stratégique de la Sécurité routière en faveur de la liberté des déplacements sur les routes, liberté garantie par le respect par chacun du code de la route.

Une campagne de communication dédiée à la spécificité des déplacements routiers pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 rythme les second et troisième trimestres de l'année. L'année s'achèvera avec la traditionnelle campagne contre les dangers de l'alcool pendant les fêtes de fin d'année : « Quand on tient à quelqu'un, on le retient ». Le dernier trimestre sera également marqué par les campagnes de recrutement d'inspecteurs et de délégués du permis de conduire.

En 2025, les thèmes de campagne et les publics visés seront notamment définis au regard des facteurs de l'accidentalité analysée par l'ONISR et des enseignements d'autre études relatives aux comportements routiers.

En parallèle, la stratégie de communication diversifie ses vecteurs de communication.

Tout au long de l'année, la radio assure une présence régulière sous la forme d'un fil rouge ciblé sur un spectre plus large de thèmes. La dynamisation des réseaux sociaux s'est également accentuée pour offrir un contenu éditorial riche, créatif et complémentaire des campagnes nationales, mais aussi pour réagir plus facilement à l'actualité et mieux s'ouvrir à la discussion. L'utilisation des réseaux sociaux a permis aussi d'agir avec plus de force et d'efficacité auprès des jeunes, qui constituent une cible prioritaire en termes de prévention. En l'absence de crise sanitaire, la Délégation à la sécurité routière participe également à des événements nationaux ou des manifestations festives comme Solidays. Ainsi, en 2023, les préfectures des départements de Charente-Maritime (Francofolies de la Rochelle) et du Cher (Printemps de Bourges) ont été soutenues directement par la DSR pour mener à bien des ateliers de sensibilisation et d'information dans le cadre de ces manifestations culturelles d'envergure nationale.

Chacune de ces différentes actions donne lieu à des relations presse et des relations publiques soutenues.

OBJECTIF DPT-2840

Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 207 : Sécurité et éducation routière

Depuis 2008, le code de la route consacre un principe de « *prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables* » (article R. 412-6). Ces derniers sont définis par le fait qu'ils ne sont pas protégés en cas d'accident occasionné par un véhicule doté d'une carrosserie. Il s'agit des piétons, des utilisateurs d'engins de déplacements personnels (motorisés ou non), des cyclomobiles légers, des cyclistes (en vélo mécanique ou à assistance électrique) et des usagers des deux roues motorisés ou 2RM (cyclomoteur ou motocyclette). En France métropolitaine, ils représentent 45 % de la mortalité routière et 67 % des blessés graves pour 19 % du temps passé à se déplacer (Source : France métropolitaine – bilan 2023 de l'ONISR).

Tous composent donc une cible essentielle de la politique de sécurité routière.

1/ Piétons

En 2024, 456 piétons ont été tués dans un accident de la route, en hausse par rapport à 2023 (+4 %). Cela représente 14 % de la mortalité routière. 2 000 piétons ont été blessés gravement (estimation ONISR / Université Gustave Eiffel sur la base des données du BAAC et du registre du Rhône, blessés MAIS3+), soit 13 % des blessés graves.

Entre 2010 à 2024, le nombre de piétons tués tend à se réduire, malgré quelques fluctuations, mais ce recul est moins marqué que la diminution globale de la mortalité routière. La part des piétons dans la mortalité a par conséquent tendance à augmenter : les piétons représentent 14 % des tués en 2024, contre 12 % en 2010. En 2024, 48 % des piétons tués sont âgés de 65 ans ou plus, alors que les seniors de cet âge représentent 22 % de la population.

2/ Cyclistes

En 2024, 224 cyclistes ont été tués dans un accident de la route (dont 32 sur un Vélo à Assistance électrique), soit 7 % de la mortalité routière. Le nombre de cyclistes tués a augmenté de 20 % entre 2019 et 2024, la pandémie ayant conduit à une augmentation de la pratique du vélo. Plus de la moitié des cyclistes tués le sont hors agglomération (116 tués), même si l'on note une légère baisse cette année (8 décès de moins qu'en 2023). Le nombre de cyclistes tués augmente en agglomération (108 tués, soit 13 de plus qu'en 2023). 2 500 cyclistes ont été blessés gravement. 87 % des cyclistes tués sont des hommes ; 51 % des tués sont âgés de 65 ans ou plus.

3 /Deux-roues motorisés (2RM)

En 2024, 720 usagers de deux-roues motorisés sont décédés en France métropolitaine et 5 100 ont été blessés gravement. Cela représente 23 % des décès sur les routes de France métropolitaine et 32 % des blessés graves, alors

que ce mode de déplacement constitue moins de 2 % du trafic motorisé. Le nombre d'usagers de 2RM tués sur les routes a diminué de – 24 % entre 2010 et 2024. Cette baisse est surtout portée par l'abaissement de la mortalité des usagers de deux-roues motorisés en agglomération (231 tués, en baisse de -20 %). La mortalité des usagers de deux-roues motorisés âgés de 25-34 ans, habituellement très élevée, connaît également une forte baisse. 94 % des tués sont des hommes.

4/ Utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisé (EDPm)

En 2024, 45 utilisateurs d'EDPm (trottinettes électriques, gyroroues...) ont été tués dans un accident de la route. Les deux-tiers des tués en EDPm ont entre 18 et 44 ans. Le nombre estimés d'utilisateurs d'EDPm blessés gravement ne cesse de croître depuis 2019, cette augmentation s'est même accélérée depuis début 2021. Plus de 800 utilisateurs d'EDPm ont été blessés gravement ; ils représentent 5 % des blessés graves.

5/ Séniors (65 ans et plus)

En 2024, 900 seniors sont décédés dans un accident de la route, dont 365 âgés de 65 à 74 ans, 346 âgés de 75 à 84 ans et 189 âgés de 85 ans ou plus. Les seniors représentent ainsi 28 % des personnes tuées alors qu'ils ne constituent que 22 % de la population. Ils représentent par ailleurs 17 % des personnes blessées gravement ; les personnes âgées de 65 ans ou plus sont moins souvent blessées gravement, leur vulnérabilité physiologique conduisant à ce qu'ils survivent rarement à un accident grave.

La protection des usagers les plus vulnérables demeure ainsi un enjeu majeur de la politique de sécurité routière.

Évolutions législatives et réglementaires, déjà adoptées

1/ Deux-roues motorisés : le contrôle technique est désormais obligatoire pour les deux-roues motorisés, depuis la publication de l'arrêté du 24 octobre 2023 relatif au contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur et du décret n° 2023-974 du 23 octobre 2023 modifiant des dispositions du code de la route et du décret n° 2021-1062 du 9 août 2021, relatives à la mise en place du contrôle technique des véhicules motorisés à deux ou trois roues et quadricycles à moteur, et dérogeant temporairement aux articles R. 323-14 et R. 323-18 du code de la route. La mise en place du contrôle technique est cependant échelonnée selon la date de la première immatriculation des véhicules. Pour les plus anciens, le premier contrôle technique doit être réalisé entre le 15 avril et le 14 août 2024.

2/ Cyclistes : un projet de décret en cours de publication relatif aux engins de déplacement personnel motorisés et aux cycles, et modifiant le code de la route met en application certaines mesures du Plan vélo et mobilités actives du 14 septembre 2018, du Plan vélo et marche du 5 mai 2023, ainsi que du Plan national pour mieux réguler les trottinettes électriques. Il vise à améliorer la visibilité des cycles et engins de déplacement personnel motorisés, en autorisant l'installation de dispositifs d'éclairages ou de signalisation complémentaires sur le cycle, sur l'engin de déplacement personnel motorisé (EDPM), ou portés par le conducteur. Il vise également à faciliter la circulation à deux de front des cyclistes, en supprimant l'obligation pour eux de se rabattre, sur les voies vertes, les aires piétonnes et les zones de rencontres.

3/ Engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) : le décret n° 2022-31 du 14 janvier 2022 relatif à la réglementation des cyclomobiles légers et modifiant le code de la route prévoit que les cyclomobiles légers bénéficient de mêmes règles de circulation, d'âge minimal, ou de port d'équipement de protection individuelle que celles s'appliquant aux engins de déplacement personnel motorisés. Le décret n° 2023-848 du 31 août 2023 relatif à la réglementation des engins de déplacement personnel motorisés a rehaussé la sanction prévue pour les comportements les plus dangereux. Désormais, la circulation des engins de déplacement personnel motorisés et des cyclomobiles légers sur une voie de circulation qui leur est interdite ainsi que le transport de passagers sur ces engins sont sanctionnés de l'amende prévue pour la contravention de quatrième classe au lieu d'une contravention de deuxième classe. Par ailleurs, ce décret a relevé de 12 à 14 ans l'âge minimal pour conduire les engins de déplacement personnels motorisés et les cyclomobiles légers.

4/ Séniors : en 2022, avec 379 personnes tuées, les 65 ans et plus représentent 36 % de la mortalité en agglomération (contre 22 % sur routes hors agglomération). Près de 50 % des piétons décédés en agglomération ont 75 ans ou plus ; cette part est beaucoup plus élevée que sur les autres réseaux (11 %).

Le Comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018 a adopté différentes mesures pour renforcer la protection des piétons. Le décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière a modifié le code de la route pour mettre en œuvre notamment deux de ces mesures :

- la constatation sans interception (vidéo-verbalisation notamment) est désormais possible pour l'infraction de non-respect des règles de priorité de passage aux piétons (articles R. 121-6 et R. 415.11 du code de la route) ;
- le nombre de points retirés sur le permis de conduire pour cette infraction est désormais de 6 au lieu de 4 (article R. 415-11 du code de la route).

Ainsi, la verbalisation des conducteurs ne respectant pas les priorités piétonnes n'implique pas nécessairement une présence des forces de l'ordre sur le terrain. D'ailleurs, l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) constate en 2022, une hausse +5,3 % de retrait de points pour des infractions pour refus de priorité par un conducteur de véhicule à un piéton régulièrement engagé dans la traversée d'une chaussée, soit 27 894 points retirés.

Évolutions législatives et réglementaires à venir

Plusieurs évolutions législatives et réglementaires à venir sont prévues, notamment s'agissant de la mise en œuvre du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 17 juillet 2023. Ce dernier a en effet adopté des mesures importantes destinées à mieux partager la route avec les usagers les plus vulnérables :

- rendre obligatoire le 30 km/h en ville dans les rues sans trottoir, afin d'« améliorer la sécurité des piétons dans les rues sans trottoirs ou ne répondant pas aux exigences réglementaires » ;
- expérimenter le tourner à gauche indirect pour les cyclistes et conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) ;
- organiser une concertation autour des règles de circulation des vélos-cargos.

Des actions spécifiques sont conduites par la gendarmerie et la police nationale auprès des conducteurs de deux-roues motorisés pour compléter la formation initiale reçue en auto-école (maîtrise de la trajectoire de sécurité et maniabilité de la moto) et multiplier les opérations de « reprise de guidon » pilotées par les EDSR avant la saison estivale. Le comportement des motocyclistes sur la route est également contrôlé (conformité du véhicule, respect des limitations de vitesse, etc....).

Concernant les piétons, la gendarmerie intervient essentiellement dans le cadre du « permis piéton » délivré aux jeunes enfants du primaire pour éveiller leur sens de la responsabilité (itinéraires dédiés). Concernant les seniors, des interventions ciblées conduisent les unités à compléter les actions déjà mises en œuvre par la Prévention Routière et certaines sociétés d'assurance.

Parallèlement, l'opération « tranquillité seniors », d'abord destinée à prévenir les actes de délinquance à l'encontre des personnes âgées, est également devenu le cadre d'interventions sur la sécurité routière (remises à niveau sur le code de la route et sensibilisation sur les effets secondaires de la prise de médicaments). Des opérations ponctuelles envers les seniors sont également menées par les unités.

Le **programme 207** mène des actions de communication ciblées sur toutes les catégories d'usagers vulnérables. La communication à destination des usagers vulnérables fait l'objet de posts de prévention sur les réseaux sociaux à destination de ces publics, mais également de celles et ceux qui croisent leur route.

La sécurité routière a décidé de s'adresser directement aux enfants de 6 à 10 ans, usagers vulnérables, de manière ludique et pédagogique par l'intermédiaire d'un personnage convivial, Elliot le pilote. L'année 2025 a été marquée par le renouvellement du partenariat avec Mon petit quotidien et les titres enfants du groupe Bayard.

Les campagnes Sam sur le thème de l'alcool au volant visant plus particulièrement les 17-25 ont été thématisées en 2025 sur la célébration des 20 ans de Sam. Les vecteurs de communication sont spécialement adaptés aux jeunes : partenariats de contenu éditorial avec les radios préférées des jeunes, avec les radios NRJ, Skyrock, et Fun radio,

opération événementielle à l'occasion de festivals de musique (Eurockéennes, Solidays, Rose Festival, etc.), présence de la sécurité routière sur les réseaux sociaux, diffusion de messages adaptés à la cible jeune sur internet, etc.

En octobre 2025, une campagne d'affichage au niveau national est diffusée pour prendre la parole sur le sujet du partage de la route destinée à l'ensemble des usagers de la route et notamment les plus vulnérables (deux roues, cyclistes, trottinettistes...), complétée par un dispositif sur les réseaux sociaux. D'autres outils de communication sont prévus et seront mis à disposition des différents acteurs locaux afin que tout le monde participe à la mise en œuvre d'une nouvelle « cordialité routière ».

Enfin, une nouvelle campagne de communication à destination des deux roues motorisées sera diffusée au printemps 2026

La prévention de l'accidentalité routière des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, conducteurs de deux-roues motorisées ou encore les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM)) constitue l'une des priorités de la politique de sécurité routière.

L'action locale de l'État est encadrée par un document de programmation pluriannuel, qui définit pour 5 ans les orientations de la politique de sécurité routière. Le DGO actuellement en vigueur couvre la période 2023-2027. Celui-ci décline localement des enjeux prioritaires de sécurité routière définis au niveau national parmi lesquels la prévention de l'insécurité à destination des usagers des deux-roues motorisées et des nouveaux modes de mobilité dites « douces ». Ces enjeux sont déclinés en fonction de l'accidentalité du département et peuvent également porter sur des publics plus particulièrement exposés comme les seniors ou les jeunes.

Face à la hausse de l'utilisation des engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), des actions de sensibilisation sont régulièrement organisées sur l'ensemble du territoire pour informer et expliquer la réglementation en vigueur et les bons comportements à adopter.

Cette année a également marqué les dix ans de l'opération « La route se partage », portée par la délégation à la sécurité routière en partenariat avec la société organisatrice du tour, Amaury Sport Organisation, qui s'engage pour un meilleur partage de la route entre cyclistes, automobilistes et tout autre usager de la route durant les Tour de France masculin et féminin. Cette opération se traduit par la présence de deux véhicules siglés sécurité routière et « La route se partage » dans la caravane du Tour qui diffusent des messages de sensibilisation auprès du public, une étape ciblée « sécurité routière » et la mise en place de stands de prévention tenus par les coordinations départementales de sécurité routière concernées par l'étape. L'opération est relayée par différents médias notamment sur les antennes nationales de France télévision.

La **gendarmerie nationale, programme 152**, mène des actions spécifiques auprès des conducteurs de deux-roues motorisés pour compléter la formation initiale reçue en auto-école (maîtrise de la trajectoire de sécurité et maniabilité de la moto) et multiplier les opérations de « *reprise de guidon* » pilotées par les EDSR avant la saison estivale. Le comportement des motocyclistes sur la route est également contrôlé (conformité du véhicule, respect des limitations de vitesse, etc....).

Concernant les piétons, la gendarmerie intervient essentiellement dans le cadre du « permis piéton » délivré aux jeunes enfants du primaire pour éveiller leur sens de la responsabilité (itinéraires dédiés). Concernant les seniors, des interventions ciblées conduisent les unités à compléter les actions déjà mises en œuvre par la Prévention Routière et certaines sociétés d'assurance.

Parallèlement, l'opération « tranquillité seniors », d'abord destinée à prévenir les actes de délinquance à l'encontre des personnes âgées, est également devenu le cadre d'interventions sur la sécurité routière (remises à niveau sur le code de la route et sensibilisation sur les effets secondaires de la prise de médicaments). Des opérations ponctuelles envers les seniors sont également menées par les unités.

Depuis trois ans, la gendarmerie sous l'égide de la Délégation à la Sécurité Routière participe aux actions de sensibilisation sur le bon attachement des enfants dans les véhicules. L'opération, sur une période d'une semaine

vise à sensibiliser enfants et parents sur le transport en sécurité dans les véhicules de tourisme, dans les cars scolaires et à vélo.

La **police nationale, programme 176**, dénombre pour l'année 2024, un bilan en zone police en baisse de 4 % (-29 tués) par rapport à l'année 2023 du nombre de tués. Selon les premières données provisoires issues des remontées rapides et des bulletins provisoires d'analyse des accidents de la circulation (préBAAC), le nombre de tués au 1^{er} semestre 2025 serait en hausse de 5,3 % (+11 tués) par rapport à la même période en 2024.

Les usagers de la route les plus exposés en 2024 sont les piétons, qui représentent 30 % des victimes de la route. Viennent ensuite les occupants de véhicules légers pour 27 %, suivis des motocyclistes qui représentent 20 % des victimes recensées. Les cyclistes, quant à eux, représentent 8 % des victimes.

Des actions régulières de prévention routière sont menées en milieu scolaire auprès des plus jeunes, des adolescents et des étudiants, dans les entreprises, les foyers de personnes âgées, les collectivités territoriales, les sociétés de transports en commun, etc. Ces opérations d'information et d'éducation routière sont le fruit d'un travail de terrain quotidien auprès des partenaires de la police nationale. Les acteurs de prévention ont fait preuve d'adaptation, tant sur la forme des actions que sur les enjeux, avec la prise en compte de l'évolution des modes de déplacement (vélos, EDPM – engins de déplacement personnel motorisés). Ainsi, sur l'année 2024, 20 132 permis piéton ont été délivrés aux élèves du primaire et du secondaire et 22 726 permis vélo aux enfants de CM2 par les effectifs de la sécurité publique.

Enfin, les usagers les plus vulnérables que sont les conducteurs de deux-roues, motorisés ou non, constituent des populations cibles des fédérations sportives.

Les crédits alloués aux fédérations sportives dans le cadre des conventions pluriannuelles d'objectifs ont été basculés à l'Agence nationale du sport et ne sont plus portés au **programme 219 « Sport »** depuis 2020.

Depuis, l'Agence nationale du sport verse les crédits aux fédérations sportives dans le cadre des conventions pluriannuelles d'objectifs.

OBJECTIF DPT-124

Prévenir les risques routiers professionnels

Programme 111 : Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail

Programme 207 : Sécurité et éducation routière

Les accidents de la route constituent l'une des la premières causes de mortalité au travail, ainsi en 2024, on estime que 1 349 personnes sont décédées dans un accident impliquant au moins une personne en déplacement lié au travail, ce qui représente 42 % des décès sur les routes de France métropolitaine. Parmi elles, 407 sont décédées alors qu'elles effectuaient un trajet domicile-travail et 142 alors qu'elles étaient en mission professionnelle.

Les personnes tuées dans un trajet lié au travail sont très majoritairement des hommes. Ils représentent 77 % des tués lors d'un trajet domicile-travail et 84 % des tués lors d'un trajet professionnel, alors qu'ils ne représentent que 51 % de la population active.

Les deux-roues motorisés représentent une part importante de la mortalité des trajets domicile-travail : ils représentent 40 % des tués tous modes de déplacement confondus en agglomération et 34 % sur les routes hors agglomération ou autoroutes, ce mode n'étant utilisé que pour 2 % des temps de trajets liés au travail. Les usagers de motos lourdes représentent deux tiers des personnes tuées en 2RM.

Pour les trajets domicile-travail en agglomération, les piétons (16 % des tués tous modes confondus) et les cyclistes sont également fortement touchés (11 %). De plus, 7 usagers ont été tués en 2024 sur un EDPM. Les transports en commun routiers représentent 5 % des trajets domicile-travail, mais on ne dénombre aucun tué en 2024. Sur les routes hors agglomération ou les autoroutes, les personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail le sont principalement en véhicule de tourisme (56 % des tués tous modes confondus).

Enfin, pour les trajets professionnels, les véhicules utilitaires et les poids lourds représentent chacun un quart des usagers tués en 2024.

La Caisse nationale d'Assurance maladie et la Mutualité sociale agricole publient également des données sur le risque routier professionnel en lien avec le ministère du travail, dans l'Essentiel du risque routier professionnel. Selon les données CNAM/MSA, le risque routier professionnel représente 30 % de l'ensemble des accidents mortels liés au travail en 2023.

Par ailleurs, en 2023, les secteurs d'activité « commerce », « transport et entreposage », « activités de services administratifs et de soutien », et enfin « industrie manufacturière » sont ceux qui présentent le plus de salariés tués en 2023. Parmi l'ensemble des secteurs d'activité, le secteur « transport et entreposage » est le seul à avoir une majorité de tués dans des trajets de mission.

Certains secteurs peuvent avoir des déplacements de mission au cœur même de l'activité, ou des déplacements domicile-travail réalisés à des horaires atypiques, lorsqu'il y a peu de solutions alternatives de déplacement. Le risque routier peut être majoré par la fatigue liée au travail et des déplacements plus souvent en période nocturne.

La responsabilité du **programme 111 « Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail »** incombe au directeur général du travail, qui s'appuie sur les services centraux de la DGT, les services déconcentrés (Directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités - DREETS) ainsi que les opérateurs du programme :

- l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) ;
- l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (ANACT).

Le risque routier professionnel est un risque professionnel majeur : chaque année, les accidents routiers professionnels (qu'ils soient de trajet ou de mission) figurent parmi les premières causes de mortalité au travail, après les malaises. En 2023, d'après l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR), 440 personnes sont décédées lors d'un déplacement lié au travail (trajet domicile-travail ou mission). Le risque routier représente ainsi 30 % de l'ensemble des accidents mortels liés au travail, trajet et mission, selon la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) et la Mutualité sociale agricole (MSA).

Pourtant, et en dépit de sa gravité, le risque routier professionnel suscite une attention encore trop insuffisante de la part des entreprises, des représentants du personnel et des salariés. Bien souvent, la conduite n'est pas considérée comme faisant pleinement partie de l'activité professionnelle et peu d'actions de prévention spécifiques à ce risque sont déployées au sein de l'entreprise alors même que les déplacements routiers liés au travail continuent à être structurants dans la mobilité quotidienne.

Pour l'ensemble de ces raisons, la sécurité routière au travail est une priorité essentielle pour le ministère chargé du travail, en vue de réduire le nombre d'accidents du travail graves et mortels. Les ambitions du gouvernement ont été renforcées et renouvelées dans le cadre du quatrième plan santé au travail (PST4) couvrant la période 2021-2025 et du plan national de prévention des accidents du travail graves et mortels (PATGM) publié en mars 2022. L'ensemble des acteurs de la prévention est pleinement mobilisé dans ce cadre, qui associe les partenaires sociaux.

La mise en œuvre de cette stratégie suppose que l'action commune de nos services soit poursuivie et amplifiée, au niveau national comme au niveau local, afin de traduire les objectifs contenus dans les plans par des actions concrètes, lisibles et ayant un impact tangible sur l'efficacité de la politique de prévention.

1/ Les ambitions du ministère du travail en matière de prévention du risque routier professionnel, déclinées dans le PATGM publié en mars 2022

a) Approfondir la connaissance du risque routier professionnel, en identifiant mieux les situations à risque, les secteurs et les publics exposés (mesure 18.1.1 du PATGM)

Les travaux lancés de manière partenariale en 2018 afin de renforcer l'exploitation des données de sinistralité de la CNAM et de la MSA ont permis à Santé publique France de produire des indicateurs de surveillance du risque pour les années de référence 2014-2015 et de cibler les secteurs d'activité à mobiliser de manière prioritaire. En sont notamment ressortis le transport routier, l'aide et les soins à domicile, la restauration rapide ou encore la propreté.

Ce travail a abouti à la production d'un tableau de bord rassemblant les indicateurs sur le risque routier professionnel décliné par secteur d'activité et publié annuellement depuis 2020. Il est accompagné d'un support synthétique de communication intitulé « L'essentiel du risque routier professionnel », présentant les principaux chiffres et leviers de prévention. A noter que la cinquième édition du support publiée le 8 juillet 2024, concernant l'année 2022, ainsi que la sixième édition, qui devrait être publiée à l'été 2025, se concentrent plus particulièrement sur les données liées aux accidents mortels lors d'un déplacement lié au travail.

Ce document a vocation à être publié chaque année afin de mobiliser les acteurs concernés dans la durée et permettre de suivre l'évolution des données. Il a également vocation à être enrichi de données relatives à l'évolution des pratiques de mobilité dans le monde du travail et à l'usage croissant de nouveaux modes de déplacement, qui constituent un enjeu à la fois pour la connaissance du risque et pour la mobilisation des entreprises.

Les chiffres rappellent également l'ampleur du risque trajet domicile-travail qui mérite une attention particulière dans ce cadre, même si le lien avec l'activité professionnelle est a priori moins évident.

b) Sensibiliser et impliquer les entreprises les plus exposées sur la prévention du risque routier, en mission comme sur le trajet domicile-travail, en mobilisant les branches professionnelles (mesure 18.1.2 du PATGM)

La DGT entend pleinement poursuivre son action de mobilisation des branches professionnelles les plus concernées par le risque routier professionnel, en lien étroit avec vos services dans le cadre de l'établissement de conventions avec les organisations professionnelles d'employeurs, les organisations syndicales de salariés et les organismes paritaires de branche le cas échéant.

Cette action s'inscrit désormais dans le cadre de la mise en œuvre de la mesure n° 21 annoncée lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 17 juillet 2023, et qui est entièrement dédiée à la mobilisation contre le risque routier professionnel par l'association des branches professionnelles, des entreprises et des employeurs publics. Cette mesure constitue un levier fort de mobilisation des services déconcentrés, dont ceux du ministère du travail, pour impulser des actions conjointes au plus près des territoires, notamment auprès des secteurs les plus affectés.

A ce titre, les travaux se poursuivent dans les mois prochains auprès des branches identifiées comme prioritaires au regard de leur sinistralité, afin d'encourager des démarches de prévention du risque routier professionnel adaptées aux spécificités du secteur. Ils s'inscriront dans le prolongement du premier travail partenarial conclu le 4 juillet 2023 avec les fédérations professionnelles et les organismes professionnels du secteur du transport routier de marchandises, qui devrait être renouvelé d'ici la fin de l'année 2025.

2/ La nécessaire coordination des différents acteurs de prévention pour mener efficacement les actions en matière de risque routier professionnel

La DGT a contribué tout d'abord à l'élaboration de la COG 2024-2027 de la branche AT MP, afin que les objectifs assignés soient pleinement en phase avec ceux du PST 4 et du plan ATGM. La mise en œuvre de ces plans suppose, en outre, que l'ensemble des acteurs soient étroitement coordonnés et puissent mener des actions communes.

Dans cette optique, le PST3 avait donné lieu à la rédaction par nos services, de manière conjointe, d'une instruction aux Directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (DREETS) et aux préfectures. Cette instruction commune, signée le 17 décembre 2018 et publiée au bulletin officiel du ministère du travail de janvier 2019, a ainsi défini le cadre de mise en œuvre des orientations relatives au risque routier professionnel annoncées par le Gouvernement lors du CISR du 9 janvier 2018.

A l'aune du CISR du 17 juillet 2023, des ambitions du PST4 et du PATGM ainsi que du renouvellement de la COG de la Cnam, une nouvelle instruction a été signée en juillet 2024 par la DGT et la DSR. Elle réaffirme en particulier la volonté de mobiliser les branches professionnelles les plus sinistrées en matière de risque routier professionnel et la coopération des services déconcentrés en la matière.

3/ Autres actions menées par la DGT

La DGT coordonne également des actions de prévention en matière de risque routier en s'appuyant sur un réseau de référents régionaux « transports routiers » chargé d'animer, en région, les agents de contrôle professionnalisés dans le contrôle du secteur du transport routier.

Le système d'inspection du travail est mobilisé au titre du risque routier professionnel sur deux volets :

- un volet « contrôle » dans le cadre duquel les inspecteurs mènent des actions de contrôle de l'application de la réglementation européenne en matière de durée du travail et de conduite dans les transports, tant en bord de route, en lien avec le ministère chargé des transports et les forces en tenue, qu'en entreprise ;
- un volet « prévention et sensibilisation » dans le cadre duquel ils développent des actions de prévention et de sensibilisation des chefs d'entreprise du secteur du transport routier, au travers notamment du contrôle de la prise en compte effective du risque routier dans le document unique d'évaluation des risques.

Enfin, au titre de la mission de surveillance du marché, la DGT poursuit son action d'amélioration des normes de conception de certains véhicules utilisés par des professionnels. C'est le cas pour les camions de chantier munis de ridelles qui ont été à l'origine d'accidents routiers très graves ces dernières années, avec :

- la finalisation de travaux d'évolution sur la norme française applicable à ces équipements ;
- la préparation d'une action de vérification de la bonne mise en œuvre de ces évolutions sur ces camions récemment mis sur le marché.

Le **programme 207** porte le dispositif des « 7 engagements+ pour une route plus sûre » qui consiste en 7 engagements opérationnels pris par les chefs d'entreprise en faveur de leurs salariés pour agir sur 6 facteurs majeurs d'accidentalité routière (le téléphone, l'alcool, le non-port de la ceinture de sécurité, la vitesse, la fatigue, l'absence d'équipement à deux-roues et engins de déplacement personnel motorisés) et sur la formation des salariés à la sécurité routière.

Aujourd'hui, plus de 3 000 employeurs engagés représentant plus de 5 millions de collaborateurs l'ont déjà signée.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 17 juillet 2023 et le Plan santé au travail 2021-2025 (PST4) centrent la politique de prévention du risque routier professionnel (RRP) sur la mobilisation des entreprises et représentants des branches professionnelles identifiées comme prioritaires.

Une convention nationale de partenariat a été signée le 4 juillet 2023 par la DSR, la DGT, la DGITM et la CNAM avec les organisations professionnelles de la branche du transport routier de marchandises pour construire collectivement une démarche permettant de développer et de promouvoir des actions pour la prévention du risque routier professionnel au bénéfice des entreprises du secteur.

Dans ce cadre, un site web « En route pour la prévention » dédié à la prévention du risque routier professionnel dans le secteur du transport routier de marchandises et du déménagement a notamment été lancé en 2025.

Au niveau déconcentré, l'instruction interministérielle DSR/DGT du 15 juillet 2024 fixe pour objectif la déclinaison des conventions nationales de branche et la poursuite des actions de sensibilisation, en particulier par la création et le développement des clubs d'entreprises sécurité routière qui visent les PME et TPE sur leur bassin d'emploi.

Les Administrations ont également poursuivi leur engagement dans la prévention des risques routiers professionnels, par la mise en œuvre de nombreuses actions de sensibilisation à destination de leurs personnels, portant sur la sécurité au volant mais aussi sur les nouveaux enjeux de mobilité (usage du vélo, des engins personnels de déplacement motorisé (EDPM), pratique des deux-roues motorisés) contribuant ainsi à la mobilisation en faveur d'une maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, pour une mobilité durable.

De plus, le programme 207 mène des actions de communication à destination des professionnels pour les sensibiliser sur le risque routier. Ainsi, l'Appel national des employeurs pour une route plus sûre (lancé en octobre 2016) a continué d'être développé. À ce jour, plus de 3 000 organismes ont signé cet Appel, ce qui représente près de 4,9 millions de collaborateurs. De nombreux courriers de sollicitation ont été envoyés à des employeurs pour les inciter à signer les 7 engagements+. Diverses signatures ont eu lieu en présence de Madame la déléguée (BPCE Assurances, CDC Habitat...).

La 8^e édition des Journées de la sécurité routière au travail a été organisée du 27 au 31 mai 2024. Durant cinq jours, tous les organismes signataires ont été invités à conduire des actions sécurité routière à destination de leurs salariés. Une matinée d'ateliers dans l'immeuble Garance a été organisée à destination des 1 000 agents du site. Le Secrétaire général du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer a signé les 7 engagements+ (plus de 36 000 agents concernés) à cette occasion. Un site Internet a été développé, reprenant 80 questions du code de la route, permettant ainsi aux employeurs de proposer cet atelier à leurs collaborateurs afin de réviser leurs connaissances sur le sujet.

Le secteur du transport routier de marchandises (FNTR, OTRE, Union TLF et CSD) a signé les 7 engagements+ pour une route plus sûre le 8 juillet 2024 dans le cadre de la convention mise en place avec le secteur et l'État en juillet 2023. Des réunions de travail ont également été organisées avec la DGT, la CNAM et le secteur TRM pour créer un portail de sensibilisation à destination des employeurs du secteur.

La Sécurité routière était présente sur le salon Flotauto au mois de février 2024 pour présenter les 7 engagements+ pour une route plus sûre et inciter les employeurs à s'engager auprès de leurs salariés.

OBJECTIF DPT-125

Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport

Programme 159 : Expertise, information géographique et météorologique

Programme 203 : Infrastructures et services de transport

Programme 207 : Sécurité et éducation routière

Programme 754 : Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières

La lutte contre l'insécurité routière appelle également une sécurisation des itinéraires routiers, ainsi qu'un maintien de la qualité des routes.

Dans ce cadre, la responsable du **programme 207 « Sécurité et éducation routières »** pilote les évolutions de la réglementation routière, notamment en matière de signalisation, d'équipements de la route et de circulation.

Le **programme 203 « Infrastructures et services de transports »** participe à la politique de sécurité routière au travers :

- d'un ensemble de démarches dédiées à la sécurisation des itinéraires routiers (dépenses pour sécuriser notamment les tunnels) ;

- du maintien de la sécurité d'usage du réseau routier national non concédé (dépenses de fonctionnement et d'investissement : surveillance du réseau, entretien courant, interventions sur événements, service hivernal, gestion du trafic, gestion de crise, information routière) et de la qualité de son patrimoine (entretien spécialisé et rénovation des routes, ouvrages d'art et équipements) ;
- des actions de communication spécifiques auprès des conducteurs automobiles pour les sensibiliser à la sécurité des agents travaillant sur les routes ;
- d'une politique active de contrôle des transports routiers sur l'ensemble du réseau. Pour ce faire, le programme 203 réalise des dépenses spécifiques à destination des unités de contrôle des transports routiers (dépenses de fonctionnement : équipement de sécurité des contrôleurs, coopérations européennes, fournitures et documentation de contrôle, maintenance des matériels de contrôle et dépenses d'investissement : l'achat des véhicules de type fourgon aménagés en bureaux mobiles ainsi que pour l'équipement en matériel de pesage) et des aires de contrôle (dépenses de fonctionnement ou d'investissement selon qu'il s'agit d'entretien du matériel de voirie ou d'investissement sur des infrastructures routières).

Le programme met ainsi en œuvre un ensemble de démarches globales ou thématiques qui sont dédiées à la sécurisation des infrastructures et des itinéraires routiers pour l'ensemble des usagers.

Au sein du **programme 159**, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) produit des outils, des données, des méthodes et des études destinées à :

- La connaissance et le suivi de l'accidentalité, par la gestion et la consolidation de la base nationale accident pour son volet exploitation à partir des données produites par les forces de l'ordre, et l'appui au développement du système d'information sur l'accidentalité TRAxy en appui aux gestionnaires de voirie. Le CEREMA forme les agents des observatoires locaux de l'accidentalité des gestionnaires d'infrastructures routières ;
- L'évaluation des nouvelles données (exemple *Floating car data*), des nouveaux outils avec l'utilisation de l'intelligence artificielle pour analyser les images afin de connaître l'évolution des trafics, des vitesses et trajectoires, ou de sécurité des passages piétons, et en tirer les conséquences en termes de méthodologie et de procédure ;
- Faire évoluer la doctrine d'aménagement pour intégrer l'évolution sociodémographique, des véhicules (développement modes doux et véhicules intermédiaires) et des modes de vie ;
- Un ensemble de démarches dédiées à la bonne conception des infrastructures de transport et à la sécurisation des itinéraires routiers ;
- L'assistance au maintien de la sécurité d'usage du réseau routier national non concédé (surveillance du réseau, entretien courant, interventions sur événements, service hivernal, gestion du trafic, gestion de crise, information routière) et de la qualité de son patrimoine (entretien spécialisé et régénération des routes, ouvrages d'art et équipements) ;
- La valorisation des démarches de sécurité afin de favoriser leur utilisation, éventuellement adaptée, par l'ensemble des maîtres d'ouvrages de réseaux ;
- Des actions pour assurer la sécurité des agents travaillant sur les routes.

Il intervient dans des démarches « globales et transversales » ainsi que des démarches « thématiques » pour améliorer la sécurité des infrastructures pour l'ensemble des usagers.

1/ Les actions de conception et réalisation des infrastructures

Le CEREMA porte ainsi un certain nombre d'actions telles que la tenue à jour et l'évolution des guides de référence sur la conception générale des infrastructures, en y mettant au centre les problématiques de sécurité routière (conception géométrique des infrastructures routières et optimisation de leur usage, signalisation, aménagement de l'espace public, transports collectifs, mobilité des usagers vulnérables). Ainsi deux notes ont été publiées en 2024 : l'une portant sur les recommandations pour l'implantation des dispositifs d'alerte sonore permanents, l'autre sur l'évaluation de la vitesse des poids lourds en rampe.

Le CEREMA assiste la délégation à la sécurité routière (DSR) et la direction générale des infrastructures de transports et des mobilités (DGITM) dans l'écriture de la réglementation en matière d'équipements de la route et de signalisation. Il contribue à l'écriture des normes et doctrines françaises et européennes. Le CEREMA propose de nouveaux panneaux et teste leur compréhension pour prendre en compte les évolutions de notre société. Il contribue à définir les protocoles d'homologation. Il propose à l'ensemble de la communauté technique une foire aux questions.

Le CEREMA émet des avis sur la conception des projets d'infrastructures au service de l'ensemble des acteurs, qu'il s'agisse des maîtres d'ouvrages de projets (collectivités territoriales, services de l'État), de l'État concédant (aménagements sur autoroute en service, mise en place de nouvelles concessions, etc.), ou encore des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Le CEREMA rédige des guides pour mener des audits de sécurité routière des projets d'infrastructures en phase étude, avant mise en service et après quelques mois d'exploitation.

Le CEREMA mène une veille internationale pour analyser et transposer en France les bonnes mesures mises en œuvre par-delà nos frontières. Par exemple les supports à sécurité passive pour limiter l'implantation d'éléments agressifs et le recours aux dispositifs de retenue, ou encore les dispositifs d'alerte sonore pour limiter les sorties de route par défaut de guidage. Ces dispositifs ont aujourd'hui été intégrés dans la réglementation et la documentation techniques, après des phases d'expérimentation en France.

2/ Les actions sur les routes existantes

À la suite de la parution de la nouvelle directive européenne 2019/1936 sur la sécurité des infrastructures routières, dans le but de sa transcription, le CEREMA rédige un guide méthodologique sur l'application de cette directive en associant des collectivités ayant à gérer du réseau routier national. L'introduction de la notion de sécurité inhérente des infrastructures et du classement en fonction du niveau de sécurité, ou encore une plus grande prise en compte des usagers vulnérables sont au centre de cette évolution. Pour le périmètre 2022 du réseau national et autoroutier, indépendamment des éventuels transferts, la réalisation des études d'enjeu et le classement seront finalisés en 2025.

Des démarches « thématiques » telles la lutte contre les prises à contresens sur autoroutes, la sécurisation des passages à niveau ou des routes à fortes pentes, se concentrent sur des situations qui appellent un traitement des sites ou des environnements sur lesquels des accidents rares mais particulièrement graves surviennent. Dans la poursuite de son travail sur la sécurisation des passages à niveau, le CEREMA étudie l'apport des traversées piétonnes dénivélées. De plus, à la suite de la loi d'orientation des mobilités dites « LOM », le CEREMA met à disposition des diagnostics réalisés.

3/ Les actions de valorisation des démarches de sécurité en vue de leur utilisation sur l'ensemble des réseaux

Le CEREMA se positionne auprès des collectivités locales qui gèrent environ un million de kilomètres de routes où se produit la majorité des accidents mortels, afin de les accompagner dans leur montée en compétence et en savoir-faire en matière de conception, d'équipement des infrastructures, d'analyse de l'accidentalité et de démarches de sécurité routière.

Il produit des fiches de retour d'expérience de démarches de sécurité mises en œuvre par divers gestionnaires de réseaux secondaires pour partager les meilleures expériences.

Il anime par des webinaires type « rendez-vous mobilité » la communauté technique, partageant le savoir-faire et les résultats des études et recherches au sein de communauté technique État, collectivités, bureaux d'études, notamment sur l'accidentologie, les outils, méthodes, données. Il propose des formations pour aider à la montée en compétence pour les nouveaux venus dans ce domaine.

4/ Les actions pour la sécurité des équipes intervenant sur la route

En matière de sécurité des personnels intervenant sur zones de chantiers et d'interventions, le CEREMA contribue aux réflexions pour mieux adapter les outils dont disposent les gestionnaires d'infrastructure.

Il assure également l'écriture et la mise à jour de la doctrine technique pour la signalisation temporaire (travail de révision sur le manuel du chef de chantier sur routes à chaussées séparées).

Le programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières » contribue également à la mise en œuvre d'une politique efficiente en matière de sécurité routière. En effet, l'utilisation par les collectivités territoriales du produit des amendes de la circulation est encadrée par l'article R. 2334-12 du code général des collectivités territoriales qui dispose que « les sommes allouées [aux communes et groupements à fiscalité propre] sont utilisées au financement des opérations suivantes :

1° Pour les transports en commun :

- a) Aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers, l'accueil du public, l'accès aux réseaux, les liaisons entre réseaux et avec les autres modes de transport ;
- b) Aménagements de voirie, équipements destinés à une meilleure exploitation des réseaux ;
- c) Équipements assurant l'information des usagers, l'évaluation du trafic et le contrôle des titres de transport ;

2° Pour la circulation routière :

- a) Étude et mise en œuvre de plans de circulation ;
- b) Création de parcs de stationnement ;
- c) Installation et développement de signaux lumineux et de la signalisation horizontale ;
- d) Aménagement de carrefours ;
- e) Différenciation du trafic ;
- f) Travaux commandés par les exigences de la sécurité routière ;
- g) Études et mise en œuvre de zones à circulation restreinte prévues à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales [zones à faibles émissions mobilité] ;
- h) Réalisation, aménagement, rénovation et sécurisation d'itinéraires cyclables ou piétons ».

De même, l'article 1^{er} du décret n° 2009-115 du 30 janvier 2009 encadre l'emploi des sommes allouées aux départements et aux métropoles, qui doivent être utilisées au financement des investissements suivants :

- a) Aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, y compris la création, l'amélioration ou l'aménagement de points d'arrêt pour les usagers ;
- b) Aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements, aménagement de carrefours, différenciation du trafic ;
- c) Équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic ;
- d) Réalisation, aménagement, rénovation et sécurisation d'itinéraires cyclables ou piétons.

Les investissements réalisables portent donc sur les aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, mais également les aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements, les aménagements de carrefours et les équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic.

L'intégralité de ces opérations participe à l'objectif global de lutte contre l'insécurité routière.

Ces opérations et projets sont détaillés dans le rapport précisant l'utilisation par l'AFITF et par les collectivités locales, des recettes qui leur sont versées par le compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ». Ce rapport est joint en annexe du projet de loi de finances de l'année.

OBJECTIF DPT-126

Prévenir en renforçant la sécurité des véhicules

Programme 174 : Énergie, climat et après-mines

La lutte contre l'insécurité routière appelle un renforcement de la sécurité des véhicules.

Le **programme 174 « Énergie, climat et après-mines »** contribue à la politique de sécurité routière en assurant la vérification de la conformité des véhicules aux prescriptions du code de la route, afin d'assurer la sécurité des usagers de la route.

Le programme s'appuie, au niveau déconcentré, sur le réseau des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) qui sont chargées des missions suivantes :

- la délivrance des documents autorisant la mise en circulation des véhicules à usage spécifique : les cartes blanches pour les dépanneuses, les attestations d'aménagement pour les véhicules de transport en commun de personnes, les certificats d'agrément pour les véhicules de transport de marchandises dangereuses. Cette activité a représenté 10 089 documents délivrés en 2024 ;
- la réception et l'identification des véhicules pour s'assurer qu'ils sont conformes aux prescriptions techniques réglementaires concernant la sécurité et les nuisances. Cette opération constitue un préalable indispensable à l'obtention du certificat d'immatriculation auprès des préfectures. Une réception peut être accordée, soit par type à un constructeur sur la base d'un prototype représentatif d'un véhicule produit ou aménagé en série (véhicule neuf ou usagé), soit unitairement à un aménageur ou à un particulier pour un véhicule donné (véhicule neuf, modifié ou transformé). Les DREAL assurent le contrôle de premier niveau des véhicules qui demeurent dans leur champ de compétence et qui représentaient en 2024 : 536 réceptions par type et 25 238 réceptions unitaires.

Les DREAL assurent également la surveillance de second niveau des organismes privés qui effectuent les contrôles techniques périodiques des véhicules, véhicules légers (VL) ou poids lourds (PL), pour vérifier que ceux-ci effectuent les contrôles qui leur sont confiés en conformité avec les dispositions réglementaires prévues en la matière. La surveillance du système porte à la fois sur les contrôleurs et sur les installations des centres de contrôle technique selon une méthode par sondages ou de suivis particuliers selon les évaluations précédentes. Ainsi, en 2024, les DREAL ont supervisé 3118 contrôleurs en et contrôlé 1 103 installations.

Pour mémoire, l'activité du contrôle technique périodique des véhicules en France est assurée par :

- 13 045 contrôleurs privés répartis sur 6 710 installations de contrôles techniques (pour 26,92 millions de contrôles de véhicules légers) ;
- 806 contrôleurs privés répartis sur 400 installations de contrôles techniques (pour 1,26 million de contrôles de poids lourds).

Les vérifications et épreuves des citernes routières fixes, démontables ou en batteries et de leurs équipements ainsi que les épreuves et essais des flexibles sont effectués par des organismes agréés par le ministère en charge des transports. Le contrôle de l'activité de ces organismes est assuré par les DREAL dans le cadre d'actions menées au niveau local (supervision d'un contrôleur sur le site de l'intervention de l'organisme agréé) et au niveau régional (visite approfondie au siège ou dans une agence de l'organisme agréé). Cette surveillance a porté en 2024 sur 47 actions de surveillance ayant pour objectif de contrôler l'application des dispositions qui ont conduit à l'agrément et de s'assurer du niveau satisfaisant de la prestation de l'intervenant.

Par ailleurs, les études et travaux pré-réglementaires, nécessaires à l'évolution des dispositions administratives et techniques de la réception des véhicules à moteur et de leurs équipements, visent à introduire dans le droit communautaire et la réglementation technique européenne et internationale les propositions prioritaires des

experts nationaux et les argumentaires scientifiques correspondants du point de vue de la sécurité des véhicules et de leurs équipements. Ces études et travaux concernent plus particulièrement :

- la procédure de réception et d'exploitation des données (amélioration des échanges en matière de réception européenne, ...);
- la participation française au programme Euro NCAP (groupe de travail, amélioration de la qualification des véhicules, ...);
- des études des véhicules et leurs équipements en matière de sécurité primaire ;
- des études des véhicules et leurs équipements en matière de sécurité secondaire.

Enfin, suite à l'affaire du « Dieselgate » et en application des textes européens, la France a mis en œuvre une stratégie de surveillance du marché sur les véhicules à moteurs, sous l'égide d'un service à compétence nationale créé en juin 2020 (le Service de Surveillance du Marché des Véhicules et des Moteurs - SSMVM).

Cette stratégie traduite dans le code de la route, consiste à prélever et tester des véhicules, systèmes, composants, entités techniques distinctes pièces et équipements destinés à ces véhicules ainsi que des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, afin d'analyser leur conformité (sécurité active, sécurité passive et pollution) à la réglementation applicable à leur mise sur le marché.

Elle vise, en outre, à garantir un niveau de sécurité et de protection pour la santé et l'environnement des consommateurs et des usagers ainsi que des conditions de concurrence loyales et équitables pour les opérateurs économiques.

Elle participe également, dans le cadre des contrôles des émissions de pollution, à la stratégie globale d'amélioration de la qualité de l'air définie par l'Union européenne.

Le SSMVM définit annuellement un plan de contrôle et est chargé de recevoir et d'instruire les plaintes.

En 2024, 58 essais ont été réalisés sur 24 véhicules (23 véhicules de catégorie M1 (voitures particulières) et un véhicule de catégorie N3 (poids-lourd)). 7 véhicules légers appartenant à la catégorie M1 ont fait l'objet de 16 essais portant sur des thématiques sécuritaires (freinage, direction ADAS). 32 essais au total ont porté sur les émissions. Au 31 décembre 2024, 97 essais sur des véhicules de catégorie M1 étaient en cours de réalisation ou planifiés sur des véhicules prélevés en 2024. Au cours de l'année 2024, 5 essais ont été effectués sur un véhicule de transport de marchandises de catégorie N3. Par ailleurs, 5 véhicules de catégorie L ont été prélevés et sont en cours d'essais (44 essais engagés).

Des essais ont également été réalisés sur 2 types d'entités techniques distinctes :

- Feux spéciaux (5) ;
- Pneumatiques (30)

Une part significative de ces procédures consiste à mener l'évaluation prévue à l'article 51 du règlement (UE) 2018/858. Dans le cas où cette évaluation conduirait à caractériser un risque grave, la mise en œuvre d'un rappel en application de l'article 52 du règlement (UE) 2018/858 et de l'article R. 321-14-1 du Code de la route serait imposée aux constructeurs.

Enfin, le SSMVM a été fortement sollicité au cours de l'année dans le cadre du dossier des **véhicules équipés d'airbags Takata**.

En effet, des véhicules de très nombreuses marques sont équipés d'airbags Takata contenant du nitrate d'ammonium en phase stabilisée. L'explosion commandée de ce nitrate d'ammonium génère le gaz destiné à gonfler l'airbag afin de permettre son déploiement en cas de choc. Or, le nitrate d'ammonium est sensible à l'humidité ; son exposition pendant un temps long à des conditions de température et d'humidité suffisamment sévères conduit à la dégradation progressive de cette matière active. Cette altération provoque, en cas d'activation, une combustion

trop rapide pouvant conduire à une rupture du générateur. Cette rupture provoque la projection d'éclats dans la face du conducteur ou du passager, avec pour conséquences des blessures graves voire un décès.

L'article 14 du règlement européen 2018/858 impose aux constructeurs, lorsqu'un véhicule ou un composant présente un risque grave, de prendre des mesures et d'en informer l'autorité ayant homologué le véhicule et le service de surveillance du marché des véhicules (SSMVM en France).

En conséquence, les véhicules équipés d'airbags à risque doivent faire l'objet d'un rappel. Ces rappels sont avant tout de la responsabilité du constructeur, qui les déclenche et les met en œuvre. Le constructeur les notifie au SSMVM. Le SSMVM a des échanges soutenus avec les constructeurs et peut leur demander de prendre des mesures, le cas échéant en les prescrivant via une décision, qui peut être assortie d'une astreinte financière. Le suivi des campagnes de rappel de véhicules équipés d'airbags Takata et la mise en œuvre de mesures destinées à accélérer ces campagnes se poursuivent et se renforcent au cours de l'année 2025. Ces actions constituent une priorité absolue pour le SSMVM.

L'activité de surveillance du marché s'inscrit pleinement dans le cadre du renforcement de la sécurité des véhicules.

AXE 3

La lutte contre le non-respect du code de la route

Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe

OBJECTIF DPT-2841

Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 166 : Justice judiciaire

Programme 204 : Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins

Programme 207 : Sécurité et éducation routières

L'alcoolémie et l'usage de stupéfiants sont, avec la vitesse, les premières causes de mortalité sur la route.

En 2024, 39 % des personnes tuées dans un accident de la route l'ont été dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé et/ou sous l'emprise de stupéfiants. Après la vitesse, la conduite sous emprise d'alcool est la deuxième cause d'accidents mortels sur les routes (22 % en 2024). Par ailleurs, l'usage de stupéfiants est relevé chez 13 % des présumés responsables d'accidents mortels. Cependant, alcool et stupéfiants sont fréquemment relevés ensemble, ce qui démultiplie le risque d'accident : dans les accidents mortels, un tiers des conducteurs alcoolisés avait également consommé des stupéfiants ; ou encore la moitié des conducteurs ayant consommé des stupéfiants avait aussi consommé de l'alcool.

Initiée en 1959 avec la première ordonnance sanctionnant l'ivresse au volant, la lutte contre les conduites addictives est une constante, depuis plus de 60 ans, en matière de sécurité routière. Initialement exclusivement centrée autour de l'alcool, elle s'est élargie aux stupéfiants à partir des années 2000. Associant éducation, prévention, dissuasion et sanction, la lutte contre les conduites addictives a connu ces dernières années plusieurs évolutions significatives avec notamment le recours à l'éthylotest antidémarrage (EAD), le développement de la mise en fourrière des véhicules utilisés par les auteurs d'infraction ou encore le renforcement des mesures de suspension du permis de conduire.

1/ Le recours à l'éthylotest antidémarrage

En 60 ans, la prise en compte de la conduite sous l'influence de l'alcool a largement évolué. L'abaissement successif des différents taux (dans l'air ou dans le sang) en est l'élément le plus visible et donc le plus connu, avec aujourd'hui un seuil légal de 0,25 mg/litre d'air expiré pour l'ensemble des conducteurs à l'exception des chauffeurs de transport en commun et des conducteurs novices pour lesquels le taux ne doit pas dépasser 0,10 mg/litre (mesure du CISR de 2015 pour les conducteurs novices). En parallèle de cet abaissement, les sanctions pénales ont progressivement été graduées et aggravées. Ainsi le premier seuil d'infraction est aujourd'hui sanctionné d'une contravention de 4^e classe (135 €) quand la récidive fait encourir à son auteur une peine d'emprisonnement pouvant aller jusqu'à 4 ans, une amende de 9000 €, l'annulation obligatoire du permis de conduire (depuis la Loi n° 2019-1428 du 24/12/2019) et la confiscation obligatoire du véhicule.

En complément de ces mesures et dans un objectif de responsabilisation et d'accompagnement des conducteurs contrôlés en état d'alcoolémie, conformément aux objectifs du CISR du 9 janvier 2018, la Délégation à la sécurité routière a développé et soutenu le dispositif d'éthylotest antidémarrage. Ainsi depuis le décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018, l'article R.224-6 du code de la route permet au préfet de restreindre le droit de conduire d'un conducteur ayant commis une infraction en matière d'alcool pour une durée ne pouvant excéder un an, aux seuls véhicules équipés d'un éthylotest antidémarrage (EAD). Ce dispositif empêche le démarrage du véhicule sur lequel il est installé lorsque le conducteur présente une alcoolémie supérieure à 0,10 mg/l d'air expiré. Volontairement

voulu comme non-constrainment, les conducteurs concernés sont donc libres d'installer un EAD sur leur véhicule afin de pouvoir conduire ou de renoncer à conduire. Pendant toute la durée de la mesure, leur permis est conservé par l'administration et l'arrêté du préfet vaut droit à conduire. Les efforts des services de la DSR et des préfectures ont permis la signature, en 2023, de plus de 19 000 arrêtés administratifs (8 000 en 2019) qui se sont concrétisés par l'installation de près de 9 000 dispositifs (source syndicat d'installateurs). Par ailleurs, des travaux visant à améliorer la coordination entre les décisions administratives et judiciaires se sont concrétisés par la parution du décret n° 2020-605 du 18 mai 2020 qui clarifie notamment les règles d'articulation entre décisions administratives et judiciaires. Sur la même période, les décisions judiciaires d'EAD sont ainsi passées de 7 000 à près de 17 000 dont plus de 9 000 au titre de la peine complémentaire obligatoire en cas de récidive introduite par la Loi LOM du 24 décembre 2019. Depuis le 27 mars 2024 et la signature d'une convention partenariale avec l'Association syndicale des activités de contrôle liées au transport (ASAC), qui fédère 75 % de 300 installateurs présents sur le territoire national, la DSR connaît désormais la volumétrie d'appareils installés, donnée indispensable pour l'évaluation du dispositif.

Par ailleurs, il a été décidé lors du CISR du 17 juillet 2023 d'alourdir les sanctions prévues pour les personnes conduisant un véhicule non-équipé d'un EAD malgré une décision préfectorale en ce sens.

2/ La mise en fourrière administrative

La mise en fourrière administrative permet d'écartier immédiatement de la route des conducteurs dangereux à l'origine d'infractions graves au code de la route dans le but de préserver la sécurité des autres usagers. La mesure 14 du CISR du 9 janvier 2018, traduite par la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, a étendu le champ des infractions graves concernées par la mise en fourrière administrative à la conduite sous l'influence de l'alcool, après usage de stupéfiants ou sans permis (en complément des grands excès de vitesse et de la récidive de délits routiers). La simplification de la procédure et l'usage de nouveaux outils (SI Fourrières, Application mobile « Bord de route ») ont accompagné l'extension du champ d'application de ce dispositif. Le nombre de procédures engagées sur ces délits routiers graves a largement augmenté de pour passer de 4 000 par an en 2018 à plus de 13 000 en 2021, 14 000 en 2022 et 25 000 en 2023. Des évolutions ont été apportées pour également favoriser les mises en fourrière administratives pour les délits de rodéos motorisés et en cas de refus d'obtempérer. Plus de 40 000 fourrières administratives sont escomptées pour 2024.

3/ La rétention et la suspension administrative du permis de conduire

Tout comme la mise en fourrière administrative, la rétention du permis de conduire est une mesure administrative qui vise à empêcher le conducteur de reprendre le volant de son véhicule en raison de la dangerosité qu'il représente. Immédiatement décidée par les forces de l'ordre, elle donne également au préfet le temps de prendre, si nécessaire, un arrêté de suspension du permis. Conformément aux dispositions de l'article L.224-2 du Code de la route, cet arrêté doit être pris dans un délai de 72 heures après la rétention. Depuis la Loi n° 2019-1428 du 24 novembre 2019 d'orientation des mobilités, ce délai a été allongé à 120 heures pour les infractions de conduite après usage de stupéfiants et pour conduite sous l'emprise d'un état alcoolique lorsque les vérifications sont réalisées à partir d'un échantillon de sang afin de couvrir les délais plus longs nécessaires à l'analyse des différents prélèvements et ainsi éviter la restitution du permis. Comme pour les mises en fourrière, la Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a étendu le champ des infractions graves pouvant motiver une rétention et une suspension avec l'ajout de l'usage du téléphone portable lorsqu'il est associé à une autre infraction (vitesse, intersection et priorité). Elle a également porté à un an au lieu de six mois auparavant la durée maximale de suspension pour les infractions en matière d'alcool ou de stupéfiants. Enfin la Loi n° 2022-52 du 24 janvier 2022 relative à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure est venu ajouter l'infraction de refus d'obtempérer avec une durée pouvant aller jusqu'à un an lorsque le refus d'obtempérer est aggravé (risque de mort, de mutilation, d'infirmité ou de blessures).

4/ Les perspectives dans la lutte contre les conduites après usage de stupéfiants

Lors du CISR du 17 juillet 2023, un certain nombre de mesures ont été décidées afin de renforcer la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants. Ainsi, lorsque cette infraction sera constatée, elle donnera lieu à une

suspension administrative automatique du permis de conduire, sans préjudice de la décision judiciaire à venir. Le préfet ne pourra plus que moduler la durée. Enfin, en cas de conduite après usage de stupéfiants aggravée par un état alcoolique, l'immobilisation et la mise en fourrière seront systématisés et sa confiscation obligatoire. La perte de points sera aggravée en la portant à 8 au lieu de 6 aujourd'hui.

Le programme 207 « Sécurité et éducation routières » contribue à la politique de lutte contre les drogues et toxicomanies au travers de ses actions contre la conduite sous l'emprise d'alcool et de produits stupéfiants.

La conduite sous l'influence de l'alcool est, avec la vitesse, la première cause d'accidents mortels sur les routes. L'usage de stupéfiants est aussi un facteur important, en particulier lorsqu'il est associé à l'alcool.

Lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) réuni le 17 juillet 2023, le Gouvernement a confirmé son engagement dans la lutte contre les comportements les plus dangereux ainsi que sa volonté de détecter l'ensemble des comportements à risque, avec l'objectif de faire diminuer l'accidentalité liée à la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants.

En effet, selon les résultats de l'étude ACTUSAM conduite en 2016, le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié en moyenne par 17,8 chez les conducteurs alcoolisés et dépend du taux d'alcoolémie. Ce risque est multiplié par 6 entre 0,5 et 0,8 g/L, par 8 entre 0,8 et 1,2 g/L, par 24 entre 1,2 et 2 g/L et jusqu'à 44 au-delà de 2 g/L.

Cette étude précise également qu'un conducteur testé positif au cannabis multiplie par 1,65 son risque d'être responsable d'un accident mortel. Le cannabis est le produit stupéfiant illicite le plus souvent détecté chez les personnes impliquées dans les accidents mortels et positives aux stupéfiants.

Toujours selon cette étude, les risques estimés étant multiplicatifs, la consommation conjointe d'alcool et de cannabis multiplierait le risque d'être responsable d'un accident mortel par 29.

En 2024, il est estimé que 1 243 personnes (soit 39 % des personnes tuées) ont été tuées dans un accident impliquant au moins un conducteur sous l'influence de substances (dont 866 étaient le conducteur sous influence), contre 1 442 en 2019 :

- 50 % des conducteurs impliqués (avec alcool et stupéfiants connus) sont uniquement alcoolisés ;
- 23 % sont sous l'emprise seule de stupéfiants ;
- 27 % cumulent les deux.

Selon l'âge, la part de l'alcool seul varie de 41 % pour les 25-34 ans à 69 % pour les 55-64 ans. À l'inverse, la part des conducteurs cumulant les deux passe de 39 % pour les 25-34 ans à 14 % pour les 55-64 ans.

Parmi les conducteurs positifs aux stupéfiants impliqués dans un accident mortel, 53 % présentent également un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/L.

En 2024, 65 **piétons** tués étaient alcoolisés et/ou sous stupéfiants : 32 avec alcool seul, 13 avec stupéfiants seuls, et 20 avec alcool et stupéfiants.

Finalisée en 2023, l'étude STAGEVAL conduite par l'Université de Strasbourg et la Cour d'appel de Colmar a porté sur les stages de sensibilisation à la sécurité routière et les stages de sensibilisation aux dangers de l'usage de produits stupéfiants.

Les analyses relatives aux stages de sensibilisation à la sécurité routière montrent que :

- la nature de l'infraction ayant conduit au stage de sensibilisation à la sécurité routière est dans 57 % des cas la conduite de véhicule sous l'emprise d'un état alcoolique et dans 20 % la conduite d'un véhicule en ayant fait usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ;

- parmi les modules composant le stage de sensibilisation, celui sur l'alcool a le plus intéressé les participants (41 %), avant celui portant sur la sécurité routière (20 %). 46 % des stagiaires considèrent qu'aucun module n'était moins intéressant que les autres ;
- 76 % des répondants reconnaissent avoir acquis des connaissances sur la législation relative à la consommation de produits psychoactifs au volant ;
- 84 % ont appris la durée d'élimination des produits consommés par le corps ;
- les deux tiers ont pris connaissance des effets liés à la consommation de produits stupéfiants et plus particulièrement des effets du cannabis sur la conduite.

Les analyses relatives aux stages de « sensibilisation aux dangers de l'usage des produits stupéfiants » montrent que :

- la nature de l'infraction ayant conduit à ces stages est dans 9 % des cas la conduite d'un véhicule en ayant fait l'usage de substances ou plantes classées comme stupéfiants ;
- avant leur interpellation, 38 % des stagiaires déclarent avoir déjà consommé du cannabis avant de prendre le volant d'une voiture, 25 % d'un vélo et 14 % d'une moto ou d'un scooter. La corrélation entre l'ancienneté de l'habitude de consommation et la consommation de cannabis avant de prendre le volant est très élevée : 17 % pour les consommateurs de moins de 2 ans, 30 % pour les consommateurs de 2 à 5 ans et 56 % pour les consommateurs de plus de 5 ans ;
- depuis leur interpellation, 24 % déclarent avoir de nouveau consommé de l'alcool ou du cannabis avant de prendre la route (voiture, moto, vélo, engins) ;
- l'apprentissage des risques de la consommation de drogues sur la conduite d'un véhicule (alcool, stupéfiants, médicaments) apparaît comme le thème qui incite le plus les stagiaires à modifier leur comportement, avant les conséquences de l'usage de drogues sur la santé ou les tests de dépistage sur le lieu de travail.

Pour évaluer les résultats et coûts des politiques de prévention en matière d'alcool, la France a participé à un projet de l'OCDE, rassemblant 35 pays et visant à développer, au moyen d'un modèle mathématique élaboré, une plateforme intégrée d'aide à la décision. Les bases de données constituées à partir de données micro-économiques ont permis de mener des évaluations tant sanitaires (décès, maladies, répercussions familiales) qu'économiques (frais d'hospitalisation, perte salariale, etc.). Dans un rapport publié en mai 2021, l'OCDE présente une évaluation de l'impact sanitaire et économique de la consommation nocive d'alcool et des effets sanitaires et économiques de cinq politiques de lutte contre la consommation nocive d'alcool en France. Parmi elles, l'efficacité de la mise en place de contrôles routiers est soulignée. Son rapport coût-efficacité est le plus élevé et ses effets sur la diminution des accidents sont réaffirmés.

Le rapport conclut également qu'en faisant cesser la consommation nocive d'alcool et les maladies et traumatismes physiques qu'elle provoque, la France verrait :

- l'espérance de vie progresser d'une année au cours de la période 2020-2050 ;
- une économie de 2,8 milliards d'€ par an sur les dépenses de santé, soit 1,7 % du budget total consacré à la santé ;
- la participation au marché du travail et la productivité s'améliorer, permettant un gain de 10,6 milliards d'€ par an.

Par ailleurs, le projet scientifique TARPON conduit par l'INSERM (Institut national de la santé et de la recherche médicale) propose de construire un outil de surveillance et de recherche fondé sur les bases de données du système d'information des urgences en France. La classification automatique par type de véhicule des victimes d'accidents de la circulation se présentant aux urgences du CHU de Bordeaux de 2013 à 2020 a permis de constater que parmi les victimes d'accidents qui présentent aux urgences des signes d'alcoolisation, 11 % étaient des cyclistes, 8 % des conducteurs de véhicules légers, 8 % des usagers de deux-roues motorisés et 10 % des piétons. Les résultats finaux montrent une très forte augmentation de la proportion de victimes alcoolisées au-delà de minuit – laquelle est plus importante pour les usagers de trottinettes et de bicyclettes. Pour ces derniers, il existe une augmentation de la gravité des blessures avec le non port du casque et une relation forte entre alcoolisation et non-port du casque. La suite de ce projet, TARPON phase II, permettra d'étendre l'analyse à 15 nouveaux territoires français.

Le soutien aux études portant sur l'alcool et les stupéfiants en lien avec la sécurité routière est donc essentiel et nécessite des recherches supplémentaires, tel que le souligne l'Union européenne dans ce rapport de 2022 « *Prevention of driving under the influence of alcohol and drugs* ». Les recommandations soulignent la nécessité de développer la recherche sur les drogues en relation avec les troubles de la conduite et le risque d'accident, en particulier les médicaments psychoactifs et les nouvelles substances psychoactives, mais aussi la nécessité de réaliser des recherches supplémentaires sur l'effet de l'alcool sur la conduite.

A cette fin, le projet « Analyse des conséquences de l'Alcool et des Stupéfiants en Sécurité Routière (Alcool et stupéfiants) », débuté en 2024 par le CEREMA et la société Ergo-centre, vise à améliorer la connaissance sur l'alcool et les stupéfiants en analysant à la fois les données relatives aux accidents mortels en France et en Europe, ainsi que les données du permis à points. L'étude a notamment permis d'approfondir les connaissances sur les politiques et réglementations au niveau européen. Ainsi, l'analyse des différentes pratiques et conditions de dépistages a permis d'établir que la France, avec l'Espagne et la Belgique sont les seuls à réaliser une seconde analyse en laboratoire agréé pour établir une preuve en cas de poursuites pénales.

Des actions de communication nationales et locales

La délégation à la sécurité routière lutte contre la conduite sous l'emprise d'alcool et de produits stupéfiants en organisant des campagnes de communication notamment auprès des jeunes sur les multiples risques routiers (alcool, fatigue, drogue, vitesse et risques multifactoriels). Ces campagnes sont menées aux niveaux national et territorial dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

La délégation à la sécurité routière lance régulièrement des campagnes contre l'alcool au volant.

Ces campagnes se décomposent en deux volets :

- Un volet grand public, destiné à l'ensemble de la population, pour prévenir ce risque qui constitue l'une des premières causes de mortalité sur la route. Ces campagnes sont particulièrement importantes en fin d'année, entre les fêtes de Noël et du nouvel an. Depuis quelques années, elles se concrétisent notamment par un partenariat avec les plus importantes chaînes de télévision et stations de radio, qui font intervenir leurs animateurs pour porter le message « Quand on tient à quelqu'un, on le retient ».
- Un volet en direction des jeunes, pour qui la mortalité sur la route due à une consommation excessive d'alcool (parfois en combinaison avec la drogue) constitue un problème majeur. Ces campagnes sont signées « Sam, celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas », et incitent les jeunes à désigner un conducteur sobre qui pourra les ramener en toute sécurité après leurs soirées. Elles se déclinent de différentes façons et passent toujours par des vecteurs populaires chez les jeunes : communication sur les festivals de musique en été (excepté l'été 2020, en raison de la crise sanitaire), partenariats avec les animateurs phares des radios jeunes et de jeunes artistes populaires, l'été et pendant les fêtes de fin d'année (Fun radio, NRJ, Skyrock), internet et réseaux sociaux...
- S'agissant de la communication relative aux stupéfiants, la DSR déploie lors du second semestre 2023 une campagne de sensibilisation relative aux risques liés à la conduite sous stupéfiants.

Si les consommateurs semblent avoir pleinement conscience du caractère illégal de leur consommation, en revanche le niveau de connaissance du risque d'une consommation associée à la conduite est, lui, beaucoup moins élevé voire même dénié.

L'enjeu de la campagne sera de changer l'image d'un usage perçu comme anodin.

Le Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 17 juillet 2023

Lors de ce CISR, un certain nombre de mesures ont été décidées afin de renforcer la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants et prévenir sa récidive.

Lorsque la conduite après stupéfiants sera constatée, à l'occasion d'un contrôle ou d'un grave accident ou mortel, elle donnera lieu à une suspension administrative du permis de conduire automatique, sans préjudice de la décision judiciaire à venir. Le préfet ne pourra plus que moduler sa durée. Dans les mêmes conditions, le préfet aura obligation de procéder à la suspension du permis de conduire pour le délit de conduite en état alcoolique. Enfin, en cas de conduite après usage de stupéfiants aggravée par un état alcoolique, l'immobilisation et la mise en fourrière du véhicule seront systématisées et sa confiscation obligatoire. La perte de points sera aggravée en la portant à 8 en cas de condamnation pour conduite après usage de stupéfiants aggravée par un état alcoolique.

Enfin, l'objectif est aussi de renforcer le régime juridique applicable au dispositif « éthylotest antidémarrage préfectoral » afin de compléter le dispositif existant. Il y aura une interdiction à tout conducteur de conduire tout véhicule qui n'est pas équipé d'un EAD, alors qu'une décision préfectorale a été prise, suite à la constatation par les forces de l'ordre d'une conduite sous l'empire d'un état alcoolique. L'objectif est de limiter le nombre de conducteurs prenant la route avec une alcoolémie excessive.

Les sanctions mises en œuvre en cas de conduite en état alcoolique ou de pratiques addictives au volant, comprennent : la suspension du permis de conduire du conducteur en conduite en état alcoolique (66 000 /an) ou la mesure de restriction de conduite aux seuls véhicules équipés d'un éthylotest anti-démarrage (16 500 /an). Par ailleurs, les Préfets de départements peuvent également prendre des mesures restrictives du droit de conduire sur l'avis des médecins agréés en commission médicale (331 000 décisions en 2024). En application de la loi du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière, le nombre de ces mesures préfectorales va s'accentuer notamment par la systématisation des suspensions de permis de conduire.

Le programme 152 « Gendarmerie nationale » participe à la répression ciblée des comportements générateurs d'accidents que sont la consommation d'alcool ou de stupéfiants. La lutte contre ces pratiques constitue un des leviers d'action de la gendarmerie pour agir contre l'insécurité routière.

En matière d'alcool, l'engagement opérationnel ciblé, la diversité et la multiplication des équipements (éthylotests électroniques, éthylomètres fixes ou embarqués) ont permis en 2024 de réaliser 8,05 millions de dépistages, et de relever 133 981 infractions liées à l'alcoolémie au volant, dont 94 644 délits.

En matière de stupéfiants, depuis le décret n° 2016-1152 du 24 août 2016 et l'arrêté du 13 décembre 2016, la gendarmerie continue de mettre en place le prélèvement salivaire en lieu et place du prélèvement sanguin en juin 2017. Cette simplification procédurale permet désormais d'optimiser le temps passé en contrôle routier (le temps consacré auparavant aux prélèvements sanguins est à présent consacré au contrôle).

1 088 982 dépistages ont été effectués en 2024 et 120 871 infractions de conduite après usage de stupéfiants ont été relevées.

Le programme 176 « Police nationale » bénéficie également de ces nouvelles dispositions en matière de réglementation routière pour renforcer les contrôles et la répression des infractions portant sur l'alcoolémie et les stupéfiants.

Au cours de l'année 2024, les effectifs de la sécurité publique ont réalisé **331 548 contrôles routiers**, contre 333 389 en 2023.

En Île-de-France, chaque mois, des opérations régionales de contrôles coordonnés dits « alcoolémie et stupéfiants » sont organisées en lien avec la préfecture de police de Paris (PP). Les unités des compagnies autoroutières et les unités motocyclistes de la direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (CRS) sont également engagées dans la lutte contre l'insécurité routière et procèdent à des contrôles ponctuels ou organisés dans le cadre d'opérations d'envergure en application du plan national de lutte contre l'insécurité routière.

Les opérations de contrôle liées à l'alcoolémie et aux stupéfiants enregistrent, en 2024, une hausse respective de 1,9 % et 9,4 %. L'intensification de la lutte contre les stupéfiants, en 2024, s'observe également au niveau des dépistages réalisés, qui sont en hausse de 10 %, alors qu'ils sont en baisse de 3,9 % pour l'alcoolémie. Le nombre de

dépistages positifs est en baisse de 4,9 % pour l'alcoolémie et en hausse de 1,5 % pour les stupéfiants, avec un taux de positivité de 10 % pour l'alcoolémie et de 28,9 % pour les stupéfiants.

Suite à ces opérations de contrôle effectuées par les services de police (SP, CRS et PP), 47 861 infractions d'alcoolémie (+0,25 % par rapport à 2023) et 33 416 infractions stupéfiants (+1,9 %) ont été relevées au cours de l'année 2024.

En aval des opérations de dépistage des stupéfiants, le service national de police scientifique effectue diverses analyses à la fois sur des prélèvements salivaires et sur des prélèvements sanguins. Sur les cinq premiers mois de l'année 2025, 20 927 dossiers ont été traités (-1,4 % par rapport à la même période en 2024).

Afin de lutter contre les conduites addictives et les phénomènes liés à la consommation de drogues, la police nationale déploie sur le terrain des policiers formateurs anti-drogues (PFAD) : 222 PFAD au sein de la sécurité publique et 45 policiers formations à la préfecture de police de Paris.

Des dispositions portées par le **programme 166 « Justice judiciaire »** viennent renforcer la lutte contre l'alcool au volant.

Les réquisitions des forces de l'ordre aux fins de contrôle routier sont fréquentes. Ce renforcement des contrôles d'alcoolémie, de vitesse et de consommation de stupéfiants, sur réquisitions ou d'initiative, a démontré par le passé qu'il participait à la baisse des accidents mortels de la circulation.

La loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure, du 14 mars 2011, a instauré l'interdiction de conduire un véhicule ne comportant pas un dispositif d'éthylotest anti-démarrage (EAD) dont le champ d'application s'est progressivement étendu. Il peut désormais s'agir d'une peine complémentaire, d'une mesure de composition pénale, d'une modalité du contrôle judiciaire, d'une interdiction prononcée dans le cadre d'un sursis probatoire ou d'une mesure de suivi post-sentenciel.

Une dépêche de la direction des affaires criminelles et des grâces (DAGC) du 4 avril 2017 a rappelé la nécessité de coordination forte entre l'ensemble des acteurs du dispositif et présenté l'ensemble des cadres procéduraux dans lesquels le recours au dispositif est possible, ainsi que ses caractéristiques techniques et ses finalités.

Par ailleurs, le dispositif de l'éthylotest antidémarrage médico-administratif, prévu par l'arrêté du 30 octobre 2016, permet de sécuriser la restitution du titre de conduite par l'autorité préfectorale. Il s'applique aux conducteurs ayant fait l'objet d'une mesure de suspension, d'annulation, ou invalidation de leur permis de conduire ou ayant bénéficié d'une mesure EAD alternative à une suspension. Les commissions médicales chargées d'évaluer l'aptitude médicale, situées dans le département de résidence du conducteur, sont compétentes pour rendre un avis d'aptitude temporaire à la conduite sous réserve que le conducteur s'engage à ne conduire que des véhicules équipés d'un EAD et à suivre un stage dans un établissement spécialisé en addictologie. Après une période d'expérimentation s'étant déroulée entre décembre 2016 et décembre 2018 dans les départements de la Drôme, de la Marne, du Nord et du Finistère, l'article 5 de l'arrêté du 30 octobre 2016 a généralisé ce dispositif à l'ensemble du territoire national au 1^{er} janvier 2019.

Enfin, afin d'assurer son extension en matière administrative et de renforcer davantage la prévention, le décret n° 2018-795 du 17 septembre 2018 relatif à la sécurité routière a généralisé cette mesure comme substitution possible aux décisions de suspensions administratives.

La loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités, dite LOM, publiée le 26 décembre 2019, a enfin modifié plusieurs dispositions du Code de la route ; elle étend les prérogatives de l'autorité préfectorale en matière de sécurité routière, crée de nouvelles peines complémentaires et modifie leur régime.

Le champ d'application des mesures de rétention et de suspension administratives du permis de conduire (articles L.224-1 et L. 224-2 du Code de la route) est étendu aux cas :

- D'accident mortel lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main ;
- D'accident corporel lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage ;
- D'infraction d'usage d'un téléphone tenu en main commise simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État.

La loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre les violences routières a rendu obligatoire cette suspension administrative du permis de conduire en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique, ou après usage de stupéfiants ou en cas de refus de se soumettre aux épreuves de vérification.

Afin de prendre en compte les contraintes des laboratoires et d'éviter la restitution du permis de conduire faute d'avoir obtenu les résultats d'analyse, les préfets peuvent prendre un arrêté de suspension du permis de conduire dans les 120 heures de la rétention, lorsque les vérifications prévues par les articles L. 234-4 à L. 234-6 et L. 235-2 du Code de la route ont été initiées. En dehors de ces hypothèses de vérification de l'état alcoolique ou de l'usage de produits stupéfiants, le délai de 72 heures est maintenu.

Dans le même sens, et pour faciliter la mise en œuvre des épreuves de vérification destinées à établir la preuve de l'état alcoolique ou l'usage de stupéfiants durant la conduite, le décret n° 2024-528 du 10 juin 2024 portant diverses dispositions en matière de sécurité et circulation routière a ouvert la possibilité de faire procéder aux prises de sang par des infirmiers.

L'article L. 224-2 du Code de la route est modifié pour porter de six mois à un an les durées maximales des suspensions administratives du permis de conduire à la suite d'une rétention de celui-ci, en cas d'accident mortel ou corporel, de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou après usage de stupéfiants et de refus de se soumettre aux épreuves de vérification.

L'immobilisation et la mise en fourrière administrative, prévues à l'article L. 325-1-2 du Code de la route, sont désormais permises pour les délits de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou en état d'ivresse manifeste (L. 234-1 et L. 234-12 du Code de la route) ou après usage de stupéfiant (L. 235-1 du Code de la route) sans exigence d'un état de récidive comme auparavant. Il en est désormais de même pour l'infraction de refus de se soumettre aux vérifications permettant d'établir l'imprégnation alcoolique ou l'usage de stupéfiants (L. 234-8 et L. 235-3 du Code de la route). Elles sont rendues obligatoires en cas de conduite commise à la fois en état d'ivresse ou sous l'empire d'un état alcoolique et après usage de stupéfiants, par la loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre les violences routières.

La confiscation du véhicule encourue pour les infractions de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou en état d'ivresse manifeste (L. 234-1 et L. 234-12 du Code de la route) ou après usage de stupéfiant (L. 235-1 du Code de la route) et pour les infractions de refus de se soumettre aux épreuves de dépistage, est obligatoire en cas de récidive. Elle est également rendue obligatoire depuis la loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre les violences routières en cas d'homicide ou blessures commis en état de récidive légale par un conducteur ayant conduit en état d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique, après usage de stupéfiant ou ayant refusé de se soumettre aux épreuves de vérification ou ayant déjà été condamné pour les délits de conduite sans permis, de conduite malgré décision de restriction des droits de conduire et pour le délit de grand excès de vitesse.

Cette même loi rend obligatoire la confiscation dans l'hypothèse d'une conduite commise à la fois sous l'empire d'un état alcoolique et après stupéfiants sans condition de récidive.

En cas de condamnation en récidive pour des faits de conduite en état d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique ou de refus de se soumettre aux vérifications, l'article L. 234-13 du Code de la route substitue désormais à l'annulation de plein droit du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis

pendant trois ans au plus, l'annulation de plein droit du permis de conduire avec interdiction de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique pour une durée de trois ans au plus.

La loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre les violences routières prévoit pour les infractions d'homicide et de blessures le cumul de l'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un dispositif d'anti-démarrage par éthylotest électronique pendant cinq ans au plus avec la peine d'annulation ou de suspension du permis de conduire. Elle s'applique alors pour la durée fixée par la juridiction à l'issue de l'exécution de cette peine.

Par ailleurs, l'article L.130-11 du Code de la route permet désormais à l'autorité administrative d'interdire pendant une durée limitée et dans un périmètre circonscrit, la rediffusion électronique des messages permettant de localiser les contrôles. L'article L.130-12 sanctionne d'une peine de 2 ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le fait pour un exploitant de tels services d'enfreindre une telle interdiction.

Une dépêche DACG du 19 avril 2021 appelle l'attention des parquets sur les conséquences de l'arrêt rendu le 14 avril 2021 par la chambre criminelle de la Cour de cassation, aux termes duquel lorsqu'un individu est condamné du chef de conduite sous l'empire d'un état alcoolique à la peine complémentaire de suspension du permis de conduire, il convient d'imputer sur la durée de celle-ci la durée totale de la suspension administrative, laquelle comprend non seulement la période de suspension administrative décidée par le préfet, mais également la période s'écoulant jusqu'à la notification de la décision préfectorale d'aptitude médicale à la conduite. Cette imputation a vocation à s'appliquer à toutes les hypothèses dans lesquelles la restitution d'un permis de conduire après suspension administrative est soumise à un examen médical obligatoire en application des articles R.221-13 et R.224-12 du Code de la route.

Introduite par la loi du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé, la possibilité de permettre la caractérisation de l'infraction de conduite après usage de stupéfiants par une analyse salivaire est prévue par les dispositions de l'article L.325-1 du Code de la route. Le décret du 24 août 2016 et l'arrêté du 13 décembre 2016 ont précisé les modalités des vérifications destinées à établir la preuve de l'usage de stupéfiants. Une dépêche DACG du 10 mai 2017 présente l'ensemble de ces dispositions, notamment la suppression de la notion de dosage de stupéfiants et les modalités de la contre-expertise.

S'agissant de la problématique du CBD, laquelle a donné lieu à plusieurs arrêts de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) et des hautes juridictions françaises, la Cour de cassation a rappelé, à l'occasion d'un arrêt rendu le 21 juin 2023, que l'autorisation de commercialiser certains dérivés du cannabis, même à faible teneur en delta 9 tétrahydrocannabinol, substance elle-même classée comme stupéfiant, est sans incidence sur l'incrimination de conduite après usage de stupéfiants, cette infraction étant constituée s'il est établi que le prévenu a conduit un véhicule après avoir fait usage d'une substance classée comme stupéfiant, peu important la dose absorbée.

La circulaire du 20 juillet 2023 de politique pénale en matière routière rappelle enfin, dans le prolongement des annonces de la Première ministre lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 17 juillet 2023, l'importance de maintenir un haut niveau d'engagement en matière de lutte contre la consommation d'alcool et l'usage de produits stupéfiants au volant, ces derniers constituant encore à ce jour deux des trois principales causes d'accidentologie. Les parquets généraux et les parquets sont ainsi invités à mettre en œuvre une réponse pénale rapide et ferme mobilisant des peines restrictives ou limitatives des droits à la conduite.

Enfin, avec la loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre les violences routières, la répression des consommations excessives ou détournées de substances psychoactives par conducteur intègre l'arsenal juridique. Ces consommations sont en effet un élément constitutif des infractions d'homicide et blessures routiers.

Le programme 204 « Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins » contribue de façon essentielle à la lutte contre les violences routières par son action de prévention des consommations à risque (alcool, drogues illicites et licites) impliquées dans de nombreux accidents de la route : l'alcool restant la première cause de mortalité sur les routes.

Ce programme participe à l'effort de connaissance des principaux risques auxquels les usagers de la route sont exposés, apporte sa contribution financière à des associations luttant contre l'alcoolisation et la dépendance aux substances addictives, vient en soutien d'une politique réglementaire et législative visant à durcir les conditions d'accès à l'alcool, notamment pour les plus jeunes.

Le programme 204 finance ainsi des actions en faveur de la prévention et de la prise en charge des addictions pour soutenir les associations têtes de réseau qui interviennent dans le champ des addictions liées, notamment, à l'alcool et aux drogues illicites. 2 sociétés savantes et 1 association sont ainsi subventionnées dans ce cadre, pour conduire des actions de prévention, notamment auprès des jeunes et des actions d'accompagnement, en direction d'usagers dans une démarche d'arrêt ou de réduction de leurs consommations. Depuis 2023, l'association d'entraide tête de réseau est financée désormais dans le cadre du fonds de lutte contre les addictions (FLCA) et non plus sur le programme 204.

L'action de l'État dans ce domaine est complétée par les crédits de l'ONDAM pour l'organisation sur le territoire de l'offre d'accueil et d'orientation pour les personnes ayant des conduites addictives.

Dans ce cadre, s'organise le déploiement de l'accompagnement médical des conducteurs en situation de mésusage d'alcool ou de troubles de l'usage de l'alcool s'exposant à une décision d'inaptitude à la conduite. Depuis le 1^e janvier 2019, le préfet peut, sur avis de la commission médicale primaire, délivrer un permis de conduire à durée validée limitée et restreint à la conduite de véhicules équipés d'un dispositif homologué d'antidémarrage par éthylotest électronique, assorti de l'obligation pour son titulaire de suivre un accompagnement d'une durée minimum de 6 mois dans un établissement spécialisé en addictologie. Cette mesure fait suite à une préfiguration menée entre 2016 et 2018 dans les départements de la Drôme, de la Marne, du Nord et du Finistère.

INDICATEUR P152-2215-2215

Accidentologie, infractions et dépistages liés à l'alcoolémie

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023 Réalisation	2024 Réalisation	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Nombre d'accidents mortels liés à l'alcoolémie	Nb	493	498	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre d'infractions routières liées à l'alcoolémie	Nb	130 832	131 858	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre de dépistages d'alcoolémie réalisés	Nb	7 662 261	8 008 874	En hausse	En hausse	En hausse	En hausse

Précisions méthodologiques

Périmètre

National (métropole, outre-mer).

Mode de calcul

Sous-indicateur 4.11 = nombre d'accidents corporels mortels dont les causes établies font référence à un taux d'imprégnation alcoolique supérieur au seuil légal.

Sous-indicateur 4.12 = nombre d'infractions à la conduite sous l'emprise de l'alcoolémie relevées par les forces de gendarmerie.

Sous-indicateur 4.13 = nombre de dépistages d'alcoolémie réalisés par les forces de gendarmerie.

Source des données

DIRECTION GÉNÉRALE DE LA GENDARMERIE NATIONALE (DGGN).

JUSTIFICATION DES CIBLES

Compétente sur 980 000 kms de routes et déployée sur l'ensemble du territoire, la gendarmerie nationale joue un rôle majeur pour la sécurité des usagers, des transports de marchandises et de l'ensemble des voies de circulation, s'inscrivant dans le cadre de la sécurité des mobilités.

Au profit de la lutte contre l'insécurité routière, la gendarmerie continue d'optimiser son action opérationnelle en s'appuyant sur une analyse spatio-temporelle de l'accidentalité et des commissions d'infractions génératrices d'accidents.

En zone gendarmerie, le bilan de la mortalité routière pour l'année 2024 s'établit à 2 416 tués contre 2 383 en 2023. Cette légère augmentation (+33 personnes tuées) s'inscrit malgré tout dans une baisse tendancielle entamée depuis l'année 2012. Cela s'accompagne également d'une stagnation du nombre de blessés (23 922 en 2024 contre 22 493 en 2023), entamée depuis 2017.

En 2024, l'alcool représente 18,4 % des causes principales d'accidents (14,3 % des causes globales) contre 17,1 % en 2023 (13,4 % des causes globales en 2023). Il s'agit de la première cause principale d'accidents en zone gendarmerie (troisième des causes globales) en 2024.

La gendarmerie a réalisé 8 008 874 dépistages (+4,5 % par rapport à 2023) qui ont permis de relever 126 014 infractions (dont 90 652 délits).

INDICATEUR P152-2215-2216

Accidentologie, infractions et dépistages liés à l'usage des stupéfiants

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023 Réalisation	2024 Réalisation	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Nombre d'accidents mortels impliquant l'usage de stupéfiants	Nb	62	63	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre d'infractions de conduite sous influence de produits stupéfiants	Nb	116 295	121 122	Suivi		Suivi	Suivi
Nombre de dépistages de stupéfiants réalisés	Nb	871 584	1 085 346	En hausse	En hausse	En hausse	En hausse

Précisions méthodologiques

Périmètre

National (métropole, outre-mer).

Mode de calcul

Sous-indicateur 4.21 = nombre d'accidents corporels mortels dont les causes établies font référence à l'usage de produits stupéfiants.

Sous-indicateur 4.22 = nombre d'infractions à la conduite sous l'emprise de stupéfiant relevées par les forces de gendarmerie.

Sous-indicateur 4.23 = nombre de dépistages de stupéfiants réalisés par les forces de gendarmerie.

Source des données

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN).

JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2024, la conduite après usage de stupéfiants représente 2,4 % des causes principales d'accidents (comme en 2023).

En 2024, la gendarmerie a réalisé 1 085 346 dépistages (871 584 dépistages en 2023) soit une hausse de +24,5 %, démontrant la forte mobilisation de la gendarmerie et l'application continue des directives ministérielles de mai 2021 dans la lutte contre les stupéfiants en une priorité nationale.

Celle-ci s'est traduite par une augmentation des infractions relevées de 4,87 % par rapport à 2023 (114 126 infractions relevées en 2024 contre 108 827 en 2023).

INDICATEUR P176-2197-17341

Accidentologie, infractions et dépistages liés à l'alcoolémie

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023 Réalisation	2024 Réalisation	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Nombre d'accidents mortels liés à l'alcoolémie	Nb	85	75	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre d'infractions routières liées à l'alcoolémie	Nb	44 876	45 636	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre de dépistages d'alcoolémie réalisés	Nb	462 019	430 451	En hausse	En hausse	En hausse	En hausse

Précisions méthodologiques

Source des données : DNSP, PP et DCCRS

Mode de calcul : Somme au 31/12/N

JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2024, la présence des policiers sur le terrain et les contrôles routiers effectués sur l'ensemble du territoire national ont permis de relever 45 636 infractions d'alcoolémie contre 44 876 en 2023, soit une légère augmentation de +1,7 % (+760 infractions d'alcoolémie). Le nombre d'accidents mortels dus à l'alcool suit une tendance inverse avec une diminution de -11,7 % (de 85 accidents mortels en 2023 à 75 en 2024).

Alors que le nombre de dépistages d'alcoolémie réalisés par les policiers sont en diminution en 2024, on constate plus d'infractions routières, mais moins d'accidents mortels liés à l'alcool.

INDICATEUR P176-2197-17342

Accidentologie, infractions et dépistages liés à l'usage de stupéfiants

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023 Réalisation	2024 Réalisation	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Nombre d'accidents mortels impliquant l'usage de stupéfiants	Nb	52	39	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre d'infractions de conduite sous influence de produits stupéfiants	Nb	28 744	31 984	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre de dépistages de stupéfiant réalisés	Nb	89 326	124 571	En hausse	En hausse	En hausse	En hausse

Précisions méthodologiques

Source des données : DNSP, PP et DCCRS

Mode de calcul : Somme au 31/12/N

JUSTIFICATION DES CIBLES

Le nombre d'infractions de conduite sous influence de produits stupéfiants en 2024 augmente de +11,3 % par rapport à 2023, passant de 31 984 à 28 744 infractions (+3 240).

Les contrôles effectués par les policiers en la matière se sont renforcés, le nombre de dépistages de stupéfiants réalisés entre ces deux années connaît une évolution à la hausse de +39,5 %, passant de 89 326 en 2023 à 124 571 en 2024.

Le nombre d'accidents mortels impliquant l'usage de stupéfiants a, quant à lui, diminué de -25 %, passant de 52 en 2023 à 39 en 2024.

OBJECTIF DPT-2854

Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque

Programme 107 : Administration pénitentiaire

Programme 152 : Gendarmerie nationale

Programme 176 : Police nationale

Programme 166 : Justice judiciaire

Programme 207 : Sécurité et éducation routière

Les principales causes d'accidents mortels demeurent la vitesse et les conduites addictives (alcool et stupéfiants), suivies de l'inattention et du non-respect des règles de priorité. Les accidents occasionnés par l'endormissement ou l'utilisation par les conducteurs de distracteurs (appareils à écran tels que téléphones portables, lecteurs DVD, ordinateurs portables, etc.) sont également régulièrement constatés (386 377 infractions relevées en 2024).

Pour lutter contre ces comportements à risque et encadrer les nouveaux modes de déplacement, le code de la route a fait l'objet d'un certain nombre d'évolutions qui ont porté notamment sur :

- l'extension du nombre des infractions pouvant être constatées sans interception en bord de route, par l'intermédiaire de la vidéoverbalisation. Depuis le 31 décembre 2016, 7 catégories d'infractions supplémentaires peuvent être constatées au moyen de ce dispositif : le défaut du port de la ceinture de sécurité, l'usage du téléphone portable tenu en main, la circulation, l'arrêt et le stationnement sur les bandes d'arrêt d'urgence, le chevauchement des lignes continues, le non-respect des règles de dépassement, le non-respect des « sas-vélos » et le défaut de port du casque à deux-roues motorisé. Le délit de défaut d'assurance s'est ajouté à cette liste, le 31 décembre 2018 ;
- les engins de déplacement personnels motorisés avec l'interdiction de circuler sur le trottoir (décret du 23 octobre 2019) et l'amélioration de la sécurité des conducteurs au travers de l'arrêté du 24 juin 2020 relatif à l'éclairage et de l'arrêté du 22 juillet 2020 relatif à l'avertisseur sonore et au système de freinage de ces engins ;
- la définition des modalités de l'obligation d'équipement des véhicules en période hivernale dans les massifs montagneux, prévue par la loi « Montagne » (décret du 16 octobre 2020 et arrêté du 23 juin 2021).

Aux termes de l'article R. 412-6-1 du code de la route, l'usage d'un téléphone tenu en main et le port à l'oreille, par le conducteur d'un véhicule en circulation, de tout dispositif susceptible d'émettre du son, (à l'exception des appareils électroniques correcteurs de surdité) est punie d'une amende de quatrième classe et d'un retrait de trois points sur le permis de conduire.

Selon l'Université Gustave Eiffel et l'Inserm², un accident corporel sur dix est lié à l'utilisation du téléphone en conduisant. Téléphoner avec ou sans kit mains libres conduit au même niveau de risque, de par la composante cognitive et auditive de l'action. En 2022, 528 213 infractions (430 426 en 2021) ont concerné l'utilisation du téléphone/oreillette au volant.

Depuis le 31 décembre 2016, l'usage du téléphone tenu en main est inclus dans le champ des infractions pouvant être constatées sans interception, c'est-à-dire par le biais de la vidéo-verbalisation et à terme par celui des radars. Afin de permettre la mise en œuvre de la mesure n° 13 décidée lors du Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 9 janvier 2018 (« *Mieux faire respecter l'interdiction de la tenue en main du téléphone pendant la conduite* »), l'article 98 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a étendu le champ d'application des mesures de rétention et de suspension du permis de conduire aux cas :

- d'accident mortel lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main. Cette suspension peut être prononcée pour une durée maximale d'un an ;
- d'accident corporel lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main, de respect des vitesses maximales autorisées ou des règles de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage. Cette suspension peut être prononcée pour une durée maximale d'un an ;
- d'infraction d'usage d'un téléphone tenu en main commise simultanément avec une des infractions en matière de respect des règles de conduite des véhicules, de vitesse, de croisement, de dépassement, d'intersection et de priorités de passage dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État (décret n° 2020-605 du 18 mai 2020 portant diverses dispositions en matière de sécurité : nouvel article R. 224-19-1 du code de la route). Cette suspension peut être prononcée pour une durée maximale de six mois.

A noter que le décret n° 2020-605 précité a également introduit une peine complémentaire de suspension du permis de conduire à l'article R. 412-6-1 du code de la route pour que la suspension prévue à l'article L. 224-7 du même code soit applicable à l'infraction « téléphone » commise seule. Cette suspension peut être prononcée pour une durée maximale de six mois.

Le Comité interministériel à la sécurité routière (CISR) du 17 juillet 2023 a adopté plusieurs mesures visant notamment à mieux « *Protéger les usagers vulnérables de la route et accompagner les victimes* », objet de l'axe 3 (mesures 8 à 15 sachant que la mesure 10 crée une qualification d'homicide routier), mais aussi à « *Lutter contre les comportements les plus dangereux* », objet de l'axe 5 (mesures 22 à 29). Certaines de ces mesures étaient portées par la proposition de loi créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière, mais la dissolution de l'Assemblée Nationale prononcée par le président de la République a suspendu la procédure au stade de la 2^e lecture. Aucune disposition législative d'application de ce CISR n'est pour le moment entrée en vigueur.

En revanche, la mesure 25 relative au petits excès de vitesse, évoquée ci-après a été mise en œuvre par le décret n° 2023-1150 du 6 décembre 2023 portant suppression de la réduction d'un point du permis de conduire pour les excès de vitesse inférieurs à 5 kilomètres par heure et est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2024.

1/ S'agissant de l'homicide routier (mesure 10 du CISR)

Afin de mieux prendre en compte les victimes, il était prévu de créer une qualification d'homicide routier et de blessures routières. La proposition de loi précitée créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière, dont l'examen par le parlement est suspendu, prévoyait la création d'un homicide routier en lieu et place de l'actuel « *homicide involontaire commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur* » de l'article 221-6-1 du code pénal, que les faits soient aggravés ou non.

Il était également proposé que les blessures involontaires occasionnées par le conducteur prévues aux articles 222-19-1 et 222-20-1 soient renommées « *blessures routières* ».

2/ S'agissant de la lutte contre les comportements les plus dangereux

Figurent notamment parmi ces mesures :

- renforcer la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants et prévenir sa récidive (mesure 22) ;
- renforcer le régime juridique applicable au dispositif « éthylotest antidémarrage préfectoral » et améliorer l'articulation entre mesures administratives et judiciaires restrictives du droit de conduire (mesure 23) ;
- la délictualisation de la contravention de grand excès de vitesse (mesure 24) : afin de lutter contre la recrudescence des grands excès de vitesse, la mesure 24 du CISR du 17 juillet 2023 prévoit que l'infraction d'excès de vitesse au moins égal à 50 km/h – actuellement punie de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe – soit délictualisée dès la première commission et non plus en cas de récidive. La proposition de loi créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière, dont l'examen par le parlement est suspendu, prévoyait ainsi de modifier l'article L. 413-1 du code de la route. En effet, l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) estime que 70 845 excès de vitesse d'au moins 50 km/h au-dessus de la vitesse maximale autorisée ont été constatées en 2022 contre 64 426 en 2021 ;
- assouplir les sanctions administratives des petits excès de vitesse (mesure 25) : depuis l'entrée en vigueur du décret n° 2023-1150 du 6 décembre 2023 portant suppression de la réduction d'un point du permis de conduire pour les excès de vitesse inférieurs à 5 kilomètres par heure, le 1^{er} janvier 2024, le retrait de 1 point appliqué au permis de conduire pour les excès de vitesse inférieur à 5 km/h par rapport à la vitesse maximale autorisée a été supprimé. Les contraventions sont en revanche maintenues :
 - une contravention de 3^e classe lorsque l'excès de vitesse inférieur à 5 km/h par rapport à la VMA est commis sur une route où la VMA est supérieure à 50 km/h ;
 - une contravention de 4^e classe lorsque l'excès de vitesse inférieur à 5 km/h par rapport à la VMA est commis sur une route où la VMA est inférieure ou égale à 50 km/h.
- créer un délit de désignation frauduleuse du conducteur du véhicule ayant commis une infraction (mesure 26) ;
- imposer la consignation lors de la désignation d'un titulaire de permis de conduire étranger (mesure 27) ;
- mieux sanctionner la récidive de conduite sans permis (mesure 28) ;
- porter à douze mois la durée de remise du permis de conduire entre les mains du procureur de la République en cas d'orientation en une composition pénale (mesure 29).

Pour lutter contre la mortalité routière, un des principaux modes d'action de la gendarmerie (**programme 152**) est la répression de ces comportements générateurs d'accidents (les infractions graves génératrices d'accidents — IGGA — relevées représentent 52,4 % du total des infractions routières relevées). Elle se matérialise, notamment, par des contrôles ciblés pendant les périodes et dans les zones les plus sensibles.

En matière de lutte contre les vitesses excessives, la mobilisation de moyens spécifiques (cinémomètres laser et véhicules équipés de dispositifs de « contrôle sanction automatisé ») a permis en 2024 de relever 706 255 infractions à la vitesse dont plus de 500 000 avec interception immédiate (permettant ainsi de faire immédiatement cesser l'infraction, d'identifier le contrevenant et de le verbaliser).

Les infractions rodéos et refus d'obtempérer, particulièrement accidentogènes, mobilisent les forces de gendarmerie dans tous les secteurs, ruraux comme péri-urbains. En 2024, ont été constatés 13 577 refus d'obtempérer et 1 894 rodéos motorisés en zone gendarmerie nationale.

Les services de la police nationale (**programme 176**) restent également mobilisés pour lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque.

Les services de sécurité publique ont constaté 122 897 infractions à la vitesse (hors contrôles de vitesse au moyen d'équipement (CSA)) en 2024, soit une diminution de 1,3 %.

Pour mener ces opérations de contrôle, les services territoriaux de sécurité publique disposaient, en 2024, d'un parc de radars embarqués de 146 équipements : 114 équipements de terrain embarqués débarquables (ETED) et 34 équipements de terrain mobiles (ETM).

L'activité de contrôle de la vitesse au moyen des équipements est en baisse en 2024 par rapport à 2023. Cette baisse peut être en lien avec la mobilisation de l'ensemble des FSI dans le cadre des JOP 2024. Le nombre d'avis de contravention émis pour un équipement est également en baisse de 15 %.

Dans l'agglomération parisienne, 1 132 opérations de contrôle de vitesse hors CSA (1 289 en 2023) ont été menées et 1 889 716 infractions ont été relevées par contrôle de sanction automatisé (CSA) fixe.

À ce constat, s'ajoute également l'activité des unités autoroutières (CRS-AA) en recul par rapport à 2023, à l'exception des activités de surveillance et de contrôle des routes qui ont connu une augmentation significative (+55,2 % par rapport à 2023) à la suite d'un redéploiement des effectifs dans le cadre des jeux olympiques et paralympiques.

Le ministère de l'Intérieur poursuit par ailleurs l'**externalisation de la conduite des véhicules radars**.

Les voitures-radars destinées à être conduites par des entreprises disposent d'un mécanisme innovant par rapport aux voitures actuelles : des équipements capables de lire les panneaux de limitation de vitesse permettent au radar de fonctionner de manière autonome, sans aucune intervention du chauffeur, désormais seul présent dans le véhicule.

Les trajets réalisés et les plages horaires de contrôle sont fixés par les services de l'État, en fonction des critères d'accidentnalité locale, et ne sont en aucun cas laissés à la libre appréciation des entreprises ou de leurs conducteurs. L'objectif de cette démarche est d'augmenter le temps d'utilisation quotidien effectif de ces dispositifs.

Les entreprises sont rémunérées en fonction du nombre de kilomètres de contrôle effectués et non au nombre d'infractions enregistrées. De fait, lorsque la voiture-radar circule, son conducteur ignore tout de l'activité de constatation des excès de vitesse, totalement autonome. Il en va de même pour l'entreprise titulaire du marché, qui ne peut ni accéder aux clichés de verbalisation, ni connaître le nombre d'infractions constatées par le biais des véhicules dont elle a la charge durant leur conduite. Les données enregistrées par les voitures-radars sont envoyées de façon cryptée aux officiers de police judiciaire en charge de la verbalisation. Ces officiers de police judiciaire, qui constatent et valident l'infraction, sont les mêmes que pour les radars fixes et les voitures-radars des forces de sécurité intérieure : ce sont les policiers et les gendarmes du Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR) au sein du Centre national de traitement (CNT) situé à Rennes.

S'agissant de matériel de mesures de la vitesse en déplacement, des marges de tolérance supérieures sont retenues : 10 km/h en plus de la vitesse autorisée, ou 10 % selon ce qui est le plus favorable au contrevenant. Toute personne normalement attentive aux limitations de vitesse peut donc rouler sans crainte d'être verbalisée.

Le système actuel permet donc de garantir que personne ne sera verbalisé à tort. Saisi par l'association 40 millions d'automobilistes, le Conseil d'État a, d'ailleurs, confirmé la légalité de cette externalisation le 8 juillet 2019.

En 2025, l'intégralité du territoire de l'hexagone, à l'exception de l'Île-de-France sera couvert par ce dispositif.

Le **programme 166 « Justice Judiciaire »** inscrit ses actions dans le cadre fixé par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) en matière de lutte pour réduire les comportements à risque.

La politique du garde des Sceaux en matière de circulation routière s'est inscrite dans le prolongement des orientations gouvernementales définies depuis 2002, autour de la prévention des comportements à risque et de la responsabilisation des auteurs d'infractions.

Dans la majorité des juridictions, le traitement de ce contentieux de masse est facilité par un recours accru aux nouvelles technologies et une diversification des réponses pénales, notamment par le recours aux procédures simplifiées et l'enrichissement du contenu des mesures alternatives aux poursuites.

La mesure relative à l'abaissement de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h sur les routes où la mortalité est la plus élevée, c'est-à-dire les routes à double sens sans séparateur central hors agglomération, entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2018, a produit les effets escomptés.

En effet, selon le bilan à 18 mois de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) et du CEREMA, 211 vies auraient été épargnées en 2019 grâce à cette mesure. Après une hausse des infractions relevées par les radars situés sur les routes avec abaissement à 80 km/h au deuxième semestre 2018, le nombre d'infractions sur ces routes a reculé entre 2018 et 2019. Cette baisse s'explique en partie par le recul du nombre de radars actifs suite aux dégradations et par l'effet de démarrage de la réforme mais prouve également que les conducteurs ont commencé à diminuer leur vitesse sur ces routes dangereuses.

Enfin, le programme 107 « Administration pénitentiaire » participe à l'exécution des décisions pénales. Il contribue à l'insertion ou à la réinsertion des personnes qui lui sont confiées par l'autorité judiciaire, à la prévention de la récidive et à la sécurité publique dans le respect des intérêts de la société, des droits des victimes et des droits des personnes détenues. Il est organisé de manière à assurer l'individualisation et l'aménagement des peines des personnes condamnées (article 2 de la loi du 24 novembre 2009).

Dans l'exercice de ses missions, l'administration pénitentiaire a mis en place plusieurs dispositifs de prise en charge des personnes placées sous main de justice (PPSMJ) et des auteurs d'infractions routières, soit liés à des obligations légales – peine de stage et travail d'intérêt général (TIG) – soit à l'initiative de l'administration pénitentiaire dans le cadre des dispositifs de prise en charge collective. Ces dispositifs ont pour finalité soit de sensibiliser les PPSMJ condamnées pour des délits routiers aux risques liés à ces infractions, soit de favoriser leur réinsertion au travers du recouvrement ou de la préservation de leur mobilité.

1/ Les stages de sensibilisation à la sécurité routière

En vue d'apporter une réponse pénale adaptée aux infractions routières, le législateur a consacré une nouvelle sanction sous la forme d'un stage de sensibilisation à la sécurité routière (article 131-5-1 du Code pénal). Ces stages peuvent constituer une peine à part entière, une obligation prononcée dans le cadre de mesures probatoires (sursis probatoire - SP - ou ajournement avec mise à l'épreuve - AME) ou constituer une modalité d'exécution de la peine de travail d'intérêt général (TIG). Ils peuvent également être proposés aux personnes bénéficiant d'une mesure d'aménagement de peine (détention à domicile sous surveillance électronique – DDSE, libération conditionnelle - LC, semi-liberté - SL, placement à l'extérieur - PE).

L'objectif de ces stages est de sensibiliser les PPSMJ aux règles de la sécurité routière. Ils sont principalement organisés en milieu ouvert et associent des partenaires institutionnels (parquets, services de police ou de gendarmerie, services de sécurité civile, etc.), ainsi que des partenaires associatifs ou des auto-écoles.

Le service pénitentiaire d'insertion et de probation (SPIP) assure essentiellement, dans ce cadre, un rôle de pilotage et de conception de l'action. Il comprend notamment l'intervention des forces de gendarmerie, des études de cas d'accidents, une sensibilisation sur les consommations de produits et les conduites à risques.

Il y a eu 105 stages de sécurité routière en 2024 dont 92 ont été organisés dans le cadre du label qualité décrit ci-dessous. 829 personnes sous main de justice y ont participé (666 dans le cadre du LQ).

Depuis 2023, l'administration pénitentiaire s'est engagée dans un objectif de développement des actions collectives à destination des PPSMJ au travers de l'expérimentation d'un « label qualité » délivré par les SPIP sur la base d'un cahier des charges national et qui vise à renforcer la structuration du partenariat associatif sous pilotage et contrôle du SPIP.

Le périmètre de l'expérimentation concerne, outre des actions relatives à l'insertion sociale, les 9 stages post-sententiels prévus à l'article 131-5-1 du Code pénal, dont le stage de sensibilisation à la sécurité routière. Concernant ce dernier, **sur les 40 SPIP actuellement expérimentateurs**, 18 SPIP ont choisi de confier à une association prestataire, sous pilotage, des stages de prévention routière.

2/ Les programmes de prévention de la récidive (PPR)

Le PPR consiste à réunir un groupe d'une dizaine de personnes condamnées présentant une problématique commune liée au type de délit commis. Les participants réfléchissent aux conséquences de leur conduite aux fins d'adapter leur comportement aux règles de vie en société. La délinquance routière constitue une thématique de PPR choisie localement par les SPIP après évaluation des besoins de son public. La dynamique reste à relancer depuis la crise sanitaire.

3/ Formation au code de la route ou à la conduite

Les actions de formation au code de la route ou à la conduite sont réalisées en milieu fermé à destination des personnes détenues. Elles visent à la fois la sensibilisation aux risques routiers, mais également le renforcement des capacités d'insertion. La très grande majorité de ces actions correspond à des formations au code de la route. Elles comprennent, sous le pilotage des SPIP, des interventions réalisées par des auto-écoles (associatives le plus souvent) et parfois par l'Éducation nationale ou la Préfecture.

4/ « Bonne pratique » identifiée et valorisée par l'administration pénitentiaire

* *Mise en place d'une activité d'apprentissage et de passage du Code de la route en zone scolaire au centre pénitentiaire (CP) d'Orléans Saran.*

Dans le cadre de l'enseignement en milieu pénitentiaire, l'éducation à la sécurité routière prend son sens, dès lors qu'elle est incluse dans le parcours de formation de la personne détenue. Elle contribue à l'apprentissage des compétences de base (maîtrise de la langue française, raisonnement et mathématiques, citoyenneté, rapport à autrui et à l'environnement), particulièrement pour les personnes en situation d'illettrisme et/ou rencontrant des difficultés de raisonnement et de compréhension.

L'activité mise en œuvre au CP d'Orléans Saran est assurée par le responsable local d'enseignement du suivi de l'action menée (référent code de la route), en coordination avec le SPIP et l'établissement pénitentiaire.

INDICATEUR P751-3464-4147

Évolution des vitesses moyennes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023 Réalisation	2024 Réalisation	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Évolution des vitesses moyennes	km/h	76,1	77,2	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

Précisions méthodologiques

Source des données : Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR).

Mode de calcul : l'ONISR fait réaliser des mesures de vitesse sur un panel de 135 points situés sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes hors agglomérations, voies urbaines). Ces mesures sont indépendantes de celles réalisées par les forces de l'ordre, en particulier celles réalisées par les dispositifs de contrôle automatisé. Depuis 2020, un nouveau prestataire privé applique une nouvelle méthode de mesures des vitesses : le recueil

des vitesses est automatisé et enregistré par des appareils de mesure qui restent posés une semaine au moins en bord de voie, ce qui permet d'obtenir des données beaucoup plus représentatives.

INDICATEUR P751-3464-10193

Disponibilité des radars

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023 Réalisation	2024 Réalisation	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Taux de disponibilité des radars	%	90,59	85,52	93	93	93	93

Précisions méthodologiques

Il s'agit du ratio moyen annuel entre le nombre d'équipements de terrain en état de fonctionnement et le nombre d'équipements de terrain mis en service. Ce ratio est calculé tous les jours de l'année et fait l'objet d'une moyenne arithmétique. L'objectif est de maintenir ce taux de disponibilité à 93 %, eu égard à la nécessité d'obtenir un juste équilibre entre le taux de disponibilité et les coûts de maintenance pour atteindre ce résultat.

JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2024 et au début de l'année 2025 le taux moyen de disponibilité des radars a été inférieur à la prévision initiale de 93 % en raison d'une part, de plusieurs vagues de vandalisme, et d'autre part de deux renouvellements de marchés de maintenance, pour plus de la moitié des matériels, qui ont pris du retard. Le retour à la normale se fait en 2025. Par ailleurs, des matériels vieillissants dégradent ce taux. Il est prévu leur remplacement à partir de 2025 et les années au-delà.

Pour 2026 et les années suivantes, la cible de disponibilité des radars reste fixée à 93 %.

INDICATEUR P751-3464-4148

Taux de transformation des messages d'infraction émis par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses en avis de contravention

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2023 Réalisation	2024 Réalisation	2025 (Cible)	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)
Pourcentage relatif aux seules immatriculations françaises	%	75,3	73,6	75	75	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	67,5	69,9	70	70	70	70

Précisions méthodologiques

Source des données : Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

Mode de calcul :

Indicateur 1.2.1. « Pourcentage relatif seulement aux immatriculations françaises » :

- au numérateur : nombre d'avis de contravention envoyés par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé en France.
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant des véhicules reconnus avec une plaque d'immatriculation française, auquel s'ajoute une

estimation des plaques françaises parmi les plaques non reconnues et auquel on retire les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec recatégorisation poids lourds – véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque française et estimés avec une plaque française parmi les plaques non reconnues.

Indicateur 1.2.2. « Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères » :

- au numérateur : nombre d'avis de contravention envoyés par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé dans l'un des États avec lesquels la France a des échanges d'informations (pays partenaires).
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant un véhicule immatriculé dans l'un des pays partenaires, auquel s'ajoute une estimation des plaques étrangères de pays partenaires parmi les plaques non reconnues et auquel on retire les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec recatégorisation poids lourds – véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque étrangère de pays partenaire et estimés avec une plaque étrangère de pays partenaire parmi les plaques non reconnues.

JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2024, le centre national de traitement (CNT) en matière de contrôle automatisé a connu une baisse d'activité par rapport à l'année précédente en corrélation avec la baisse de dossiers d'infraction émis. Cette baisse s'explique par l'indisponibilité d'une partie du parc radars au second semestre 2024. Ainsi, l'évolution de l'activité s'est traduite comme suit :

- -15,1 % de dossiers d'infraction (DIF) émis (20,9 millions en 2024) par rapport à 2023 ;
- -15,8 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés (14,1 millions en 2024) par rapport à 2023.

Le ratio avis de contravention/dossiers d'infraction (ACO/DIF) pour les immatriculations françaises est de 73,6 % en 2024, soit une baisse de -1,7 points par rapport à 2023 (75,3 %) et est en dessous de la cible de 75 %. La baisse s'explique en partie par les problèmes liés aux équipements de terrain tourelle engendrant davantage de photos floues (hausse de près de 3 points de photos floues par rapport à 2023).

S'agissant du ratio ACO/DIF pour les immatriculations étrangères, il est en hausse de 2 points par rapport à 2023 (69,9 % au lieu de 67,5 %).

OBJECTIF DPT-127

Sanctionner les infractions au code de la route

Programme 207 : Sécurité et éducation routière

Programme 216 : Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur

Programme 354 : Administration territoriale de l'État

Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

Programme 753 : Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routier

Programme 166 : Justice judiciaire

Le système du permis à points, entré en vigueur le 1^{er} juillet 1992, constitue un instrument efficace et privilégié du dispositif de prévention et de lutte contre l'insécurité routière, car il induit une évolution des comportements au volant de nos concitoyens.

Dans la lutte contre les excès de vitesse, principale cause des accidents de la route avec l'alcool et les stupéfiants, les dispositifs de contrôle automatisé jouent un rôle prépondérant.

Le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » a pour but, avec le concours du programme 152 « Gendarmerie nationale » et du programme 176 « Police nationale », d'amener les automobilistes à respecter le code de la route, plus particulièrement les limitations de vitesse, en suscitant une modification de leur

comportement par la plus grande probabilité de contrôle, grâce au déploiement et au développement des différents dispositifs de contrôle automatisé.

La politique de déploiement des radars automatiques décidée en 2002 et mise en œuvre à partir de 2003 a fortement contribué à la baisse de la mortalité sur les routes au cours des 10 dernières années. Aussi le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 2 octobre 2015 a décidé d'un certain nombre de mesures afin d'approfondir la stratégie radar permettant de mieux respecter les limitations de vitesse et donc d'intensifier la lutte contre les comportements dangereux.

Le parc de radars automatiques sera constitué à la fin de l'année 2024 d'environ 4 600 équipements.

La modernisation du parc se poursuit. Sur l'ensemble des axes bidirectionnels éligibles, les radars les plus anciens sont progressivement remplacés par des radars disposant de la fonctionnalité du double sens.

Le déploiement des radars tourelle s'est achevé en 2024 et représente aujourd'hui le type de radar le plus représenté. Toutefois, ce type d'équipement est encore fortement vandalisé et doit être régulièrement remplacé.

S'agissant du radar urbain, fin 2023, les expérimentations réussies ont permis sur la partie sud du territoire et plus récemment sur la partie nord du territoire, de rendre possible un déploiement d'équipement. Toutefois, la cible à atteindre est dépendante des choix à venir des collectivités territoriales à la suite des possibilités offertes par la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale.

Le parc des radars autonomes sera porté à 800 équipements fin 2024. Ces matériels subissent de fortes dégradations, les quantités produites peuvent servir à remplacer des radars détruits. Cela peut atteindre une centaine par an. Tous ne seront pas déployés simultanément.

Le dispositif du permis à points constitue un instrument efficace et privilégié du dispositif de prévention et de lutte contre l'insécurité routière, car il induit une évolution des comportements au volant de nos concitoyens.

À ce titre, le code de la route (articles R. 223-3 et s.) prévoit le retrait de points selon la gravité de l'infraction et un mécanisme de récupération automatique ou volontaire de points.

Ces infractions sont transmises majoritairement par l'Agence nationale du traitement automatisé des infractions.

L'intérêt pédagogique du permis à points est, en conséquence, conditionné d'une part, par la qualité des informations délivrées dans les meilleurs délais aux conducteurs responsables d'infractions donnant lieu à un retrait de points (à ce titre, le code de la route prévoit l'envoi de différents types de courriers destinés à assurer la meilleure information possible de chaque titulaire du permis de conduire quant au nombre de points affectés à son dossier et à la validité de ses droits à conduire), et d'autre part, par la délivrance effective de ces informations.

Le téléservice MesPointsPermis mis en service depuis novembre 2023 vient compléter le dispositif d'information de l'usager en lui permettant aux conducteurs de consulter leur solde de points et l'historique des pertes et récupération de points, télécharger le relevé d'information intégral ou l'attestation des droits à conduire sécurisée valable 4 mois.

En 2026, des travaux seront réalisés pour renforcer d'une part de la communication dématérialisée par rapport aux courriers sur le site MesPointsPermis mais aussi pour mettre à jour plus facilement la base adresse par le conducteur, ou par le biais d'autres administrations.

Tout ce dispositif est géré par le système d'information d'éducation routière et du permis de conduire, regroupant à la fois le système national des permis de conduire et RDVpermis, en charge de la gestion des examens.

Pour s'assurer d'une meilleure efficience dans l'exécution des sanctions des infractions au code de la route, une interconnexion avec le système d'information avec le ministère de la justice est à l'étude, dans l'objectif de

télétransmettre de manière sécurisée l'ensemble des décisions de justice impactant les droits à conduire ou donnant lieu à retrait de points.

Opérateur du ministère de l'intérieur financé à la fois sur le programme 753 « **Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers** » et le programme 751 « **Structures et dispositifs de sécurité routière** », l'Agence Nationale de Traitement Automatisé des Infractions (ANTAI) a pour principale mission le traitement automatisé des infractions faisant l'objet d'une amende forfaitaire. L'infraction étant constatée soit par radar automatique soit par les forces de l'ordre via leur terminal mobile. Depuis 2018, elle traite également les forfaits de post-stationnement des collectivités locales et les premières amendes délictuelles forfaitisées.

En 2024, le centre national de traitement (CNT) a connu, en 2024, une baisse d'activité par rapport à l'année précédente en corrélation avec la baisse de dossiers d'infraction émis. Cette baisse s'explique par l'indisponibilité d'une partie du parc radars au second semestre 2024. Ainsi, l'évolution de l'activité s'est traduite comme suit :

- -15,1 % de dossiers d'infraction (DIF) émis (20,9 millions en 2024) par rapport à 2023 ;
- -15,8 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés (14,1 millions en 2024) par rapport à 2023.

Le ratio avis de contravention/dossiers d'infraction (ACO/DIF) pour les immatriculations françaises est de 73,6 % en 2024, soit une baisse de 1,7 points par rapport à 2023 (75,3 %) et est en dessous de la cible de 75 %. La baisse s'explique en partie par les problèmes liés aux équipements de terrain tourelle engendrant davantage de photos floues (housse de près de 3 points de photos floues par rapport à 2023).

S'agissant du ratio ACO/DIF pour les immatriculations étrangères, il est en hausse de 2 points par rapport à 2023 (69,9 % au lieu de 67,5 %).

Le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routier » porte le développement du procès-verbal électronique, avec le concours du programme 152 « Gendarmerie nationale », du programme 176 « Police nationale » et du programme 166 « Justice judiciaire ». Il participe ainsi à la modernisation de la chaîne de traitement des infractions aux règles de circulation et de stationnement. Il est financé au moyen d'une partie des recettes des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé et des amendes forfaitaires majorées versées à la seconde section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

La mise en œuvre de la dématérialisation de la gestion des infractions aux règles de la circulation routière sanctionnées par une amende forfaitaire s'est traduite, à compter de 2011, par la réalisation du projet de procès-verbal électronique (PVe). L'objectif principal de cette réforme était de moderniser substantiellement, au profit des forces de l'ordre et des polices municipales, la gestion des amendes en substituant au carnet à souche des outils nomades de verbalisation. L'infraction est constatée grâce à cet outil électronique dédié qui transmet directement les données au centre national de traitement (CNT) de Rennes. L'avis de contravention, au stade forfaitaire, est édité et envoyé automatiquement par courrier au domicile du contrevenant et, depuis novembre 2018, aux personnes mises en cause pour des délits pouvant faire l'objet d'une procédure d'amende forfaitaire.

Un tel traitement automatisé a permis de réduire les coûts de gestion grâce à la suppression de tâches matérielles répétitives. La centralisation du traitement des messages d'infraction offre également un gain important de productivité. Avec l'extension de la procédure de l'amende forfaitaire à certains délits, ce traitement contribue à la transformation de la procédure pénale, à l'allègement des tâches des acteurs de la procédure (agents et officiers de police judiciaire, parquets et juridictions) et au désengorgement des tribunaux.

Le déploiement du procès-verbal électronique a été intégralement réalisé pour l'ensemble des services de l'État (police et gendarmerie nationales) depuis juin 2012. Dans le cadre d'une convention pluriannuelle de partenariat 2017/2020, les outils de verbalisation des forces de l'ordre ont été remplacés par des équipements plus performants dans le cadre du projet NEO (Nouvel Équipement Opérationnel) visant à mettre à disposition des policiers et des gendarmes des terminaux connectés (smartphones et tablettes) pour accéder aux applications métiers et aux fichiers de la sécurité intérieure. Ces terminaux multi applicatifs intègrent le logiciel PVe.

Le déploiement du dispositif PVe s'effectue également auprès des collectivités territoriales volontaires. Fin juin 2025, 4 900 communes utilisent ainsi une solution de verbalisation électronique, dont la quasi-totalité des villes de plus de 50 000 habitants. En 2024, les communes équipées du PVe ont généré 7,8 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux contre 7,9 millions en 2023. Au total, 12,6 millions d'ACO initiaux PVe ont été envoyés en 2024 (forces de sécurité intérieure, collectivités territoriales et autres services), chiffre stable par rapport à 2023.

Dans le cadre de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, l'ANTAI met en œuvre la décentralisation du stationnement payant qui est effective depuis le 1^{er} janvier 2018 avec le traitement des forfaits de post stationnement (FPS). Le stationnement payant sur voirie est devenu de fait une question domaniale et l'usager doit désormais s'acquitter d'une redevance pour occupation du domaine public en ayant le choix entre régler les droits d'occupation de la voirie au début du stationnement ou, a posteriori, sous la forme d'un FPS.

Toutes les collectivités territoriales qui mettent en œuvre le stationnement payant sur leur territoire doivent passer une convention avec l'ANTAI :

- Les collectivités qui choisissent de confier à l'ANTAI la notification des FPS signent une convention dite « cycle complet ». La prestation de l'Agence, qui fait l'objet d'une refacturation, consiste à éditer et envoyer, pour le compte des collectivités, les avis de paiement de FPS au domicile des redevables ;
- Les collectivités qui choisissent de ne pas confier à l'ANTAI cette notification signent une convention dite « cycle partiel ». La compétence de l'ANTAI se limite dans ce cas à son rôle d'ordonnateur des titres exécutoires.

La procédure de conventionnement a été ouverte sur le site internet de l'ANTAI en 2017 pour une mise en œuvre à compter du 1^{er} janvier 2018. Les conventions ont été signées pour une durée de trois ans maximum. Depuis, deux cycles de conventionnement se sont déroulés, un premier cycle couvrant la période 2021-2023 puis le cycle en cours pour la période 2024-2026.

A fin juin 2025, 657 collectivités ont renouvelé la convention passée avec l'ANTAI (649 « cycle complet » dont 33 ont mis en place le FPS minoré avec l'ANTAI et 8 en « cycle partiel »).

A ce titre, l'Agence a envoyé plus de 16,3 millions d'avis de paiement de FPS en 2024, chiffre en hausse de 19,7 % par rapport à 2023 qui s'explique par la mise en place du tarif minoré par douze nouvelles collectivités en 2024 mais aussi par la mise en place du stationnement payant pour les deux-roues motorisés (hors deux roues électriques) dans certaines communes importantes, notamment à Paris depuis septembre 2022 ainsi que par une augmentation de recours aux véhicules équipés d'un système LAPI (lecteur automatique de plaque d'immatriculation) par les collectivités.

Par ailleurs, dans le cadre de la loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle, l'ANTAI a désormais pour mission de traiter les contraventions pour non-désignation des conducteurs par les personnes morales ainsi que les nouveaux délits forfaitisés. Ainsi, depuis novembre 2018, l'ANTAI met en œuvre la procédure de forfaitisation des délits pour trois infractions routières : conduite sans assurance, conduite sans permis ou avec un permis ne correspondant pas à la catégorie du véhicule.

Le programme 354 « Administration territoriale de l'État » participe au financement du service du permis de conduire en dédiant une partie des effectifs des préfectures à la gestion de ce titre. L'instruction des dossiers de droits à conduire est effectuée dans un des 23 centres d'expertise et de ressources titres (19 CERT en métropole, 3 en Outre-mer, 1 à la Préfecture de police de Paris qui ne relève pas du programme 354). La fabrication des titres relève de la compétence de l'ANTS qui a en charge le contrôle de la production et de la sécurisation des titres effectuées par l'Imprimerie nationale.

Les missions de proximité restent assurées par chaque préfecture. Le programme 354 porte également les crédits de fonctionnement courant ainsi que les crédits immobiliers des personnels de la sécurité routière en poste dans les services déconcentrés.

L'objectif « d'assurer la gestion des droits à conduire et l'information des titulaires de permis de conduire quant à leur solde de point » permet de souligner les évolutions du comportement des conducteurs contrevenants en matière de sécurité routière.

Le **programme 166 « Justice Judiciaire »** inscrit ses actions dans le cadre fixé par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) en matière de lutte pour réduire les comportements à risque.

La politique du garde des Sceaux en matière de circulation routière s'est inscrite dans le prolongement des orientations gouvernementales définies depuis 2002, autour de la prévention des comportements à risque et de la responsabilisation des auteurs d'infractions.

Dans la majorité des juridictions, le traitement de ce contentieux de masse est facilité par un recours accru aux nouvelles technologies et une diversification des réponses pénales, notamment par le recours aux procédures simplifiées et l'enrichissement du contenu des mesures alternatives aux poursuites.

En ce sens, la loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre les violences routières a renforcé la répression des grands excès de vitesse, qui sont désormais des délits sans condition de récidive, en permettant la forfaitisation de ce comportement prévue au plus tard le 31 décembre 2025.

La mesure relative à l'abaissement de la vitesse maximale autorisée de 90 à 80 km/h sur les routes où la mortalité est la plus élevée, c'est-à-dire les routes à double sens sans séparateur central hors agglomération, entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2018, a produit les effets escomptés.

En effet, selon le bilan à 18 mois de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) et du CEREMA, 211 vies auraient été épargnées en 2019 grâce à cette mesure. Après une hausse des infractions relevées par les radars situés sur les routes avec abaissement à 80 km/h au deuxième semestre 2018, le nombre d'infractions sur ces routes a reculé entre 2018 et 2019. Cette baisse s'explique en partie par le recul du nombre de radars actifs suite aux dégradations et par l'effet de démarrage de la réforme mais prouve également que les conducteurs ont commencé à diminuer leur vitesse sur ces routes dangereuses.

Les données du contentieux de la sécurité routière sont situées en annexe du présent document.

1/ Le renforcement de la lutte contre les refus d'obtempérer

Les dispositions de l'article 11 de la loi n° 2022-52 du 24 janvier 2022 relative à la responsabilité pénale et à la sécurité intérieure ont eu pour objectif de renforcer l'aspect dissuasif de la législation pénale en matière de refus d'obtempérer. La répression de ce délit est passée d'un an d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende à deux ans d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende. Des peines complémentaires sont également encourues, telles que la suspension du permis de conduire, la peine de travail d'intérêt général, la confiscation du véhicule ou encore le stage de sensibilisation à la sécurité routière. La peine complémentaire de suspension du permis de conduire ne peut par ailleurs plus être assortie du sursis ni limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle. La loi du 24 janvier 2022 ajoute enfin aux peines complémentaires encourues, celle de la confiscation du véhicule dont le condamné s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est le propriétaire ou, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi, s'il en a la libre disposition, à la condition, dans ce second cas, que le propriétaire dont le titre est connu ou qui a réclamé cette qualité au cours de la procédure ait été mis en mesure de présenter ses observations sur la mesure de confiscation envisagée par la juridiction de jugement aux fins, notamment, de faire valoir le droit qu'il revendique et sa bonne foi. En cas de récidive, la peine complémentaire d'annulation de plein droit du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus est également encourue. Il donne également lieu à la réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire. Lorsque le refus d'obtempérer est aggravé par l'exposition d'autrui à un risque de mort ou de blessures de nature à entraîner une mutilation ou une infirmité permanente il est réprimé des peines de cinq ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende ou sept ans et 100 000 euros d'amende si les victimes sont des forces de l'ordre. Il donne alors lieu à l'annulation du permis de conduire, avec interdiction de solliciter un nouveau permis pendant une durée ne pouvant excéder cinq ans.

La circulaire du 20 juillet 2023 de politique pénale en matière routière, dans le prolongement de la circulaire de politique pénale générale du 20 septembre 2022, rappelle l'importance d'apporter des réponses systématiques, rapides et les plus fermes possibles contre toutes infractions troubant gravement l'ordre public ou portant atteinte aux personnes dépositaires de l'autorité publique, en particulier dans le cadre des refus d'obtempérer. Elle invite ainsi les parquets à privilégier la procédure de comparution immédiate pour les faits les plus graves.

2/ Le renforcement de la lutte contre les rodéo-motorisés

La loi n° 2018-701 du 3 août 2018 renforçant la lutte contre les rodés motorisés a créé trois nouveaux articles d'incrimination spécifiques réprimant les rodés motorisés définis comme « *le fait d'adopter, au moyen d'un véhicule terrestre à moteur, une conduite répétant de façon intentionnelle des manœuvres constituant des violations d'obligations particulières de sécurité ou de prudence prévues par les dispositions législatives et réglementaires du présent code dans des conditions qui compromettent la sécurité des usagers de la route ou qui troubent la tranquillité publique* » et leur promotion ou facilitation (article L236-1 du code pénal).

Ainsi, le fait de participer à un rodéo motorisé est puni d'un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende. Les peines sont aggravées lorsque les faits sont commis en réunion, que l'auteur conduisait après avoir fait usage de stupéfiants, sous l'empire d'un état alcoolique ou malgré une restriction des droits de conduire.

L'incitation, la promotion ou l'organisation d'un rodéo motorisé sont punies des peines de deux ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende.

Dans le prolongement de la circulaire du 20 juillet 2023 de politique pénale en matière routière, le ministère de la Justice a diffusé le 9 mai 2025 une circulaire relative à la saisie et la confiscation des véhicules dans le cadre des rodés urbains qui invite les procureurs de la République à faire procéder systématiquement à toutes investigations permettant la saisie des véhicules qui ont servi à commettre l'infraction pour favoriser leur confiscation, peine obligatoire prévue à l'article L. 236-3 du code de la route.

L'attention des procureurs de la République est rappelée sur l'intérêt de signer des protocoles avec les collectivités locales disposant de fourrières pour développer la prise en charge à titre gratuit des véhicules saisis dans ce cadre, sur le modèle de celui diffusé en annexe de la circulaire du 18 juin 2021 d'amélioration de la lutte contre les rodés urbains par la prise en charge par les collectivités locales du gardiennage des véhicules utilisés.

Présentation des crédits par programme

PROGRAMME

P107 – Administration pénitentiaire

Mission : Justice

Responsable du programme : Sébastien CAUWEL, Directeur de l'administration pénitentiaire

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
107 – Administration pénitentiaire						

L'administration pénitentiaire n'est pas en mesure d'isoler le coût de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 107 « Administration pénitentiaire » est l'un des six programmes de la mission justice.

Sous l'autorité du garde des sceaux, ministre de la justice, et avec le concours des autres services de l'État, des collectivités territoriales, des associations et d'autres personnes publiques ou privées, la direction de l'administration pénitentiaire assure le service public pénitentiaire ; à ce titre, elle participe à l'exécution des décisions pénales, elle contribue à l'insertion ou à la réinsertion des personnes qui lui sont confiées par l'autorité judiciaire, à la prévention de la récidive et à la sécurité publique dans le respect des intérêts de la société, des droits des victimes et des droits des personnes détenues.

En 2025, le budget annuel du programme 107 s'élève à 5,3 milliards d'euros, dont près de 1,9 milliards de crédits hors dépenses de personnel. Au 1^{er} janvier 2025, la DAP compte 43 877 agents.

Outre l'administration centrale, 185 établissements pénitentiaires et 103 services pénitentiaires d'insertion et de probation constituent les services déconcentrés, répartis en dix directions interrégionales ; elle compte également deux services à compétence nationale (service national du renseignement pénitentiaire (SNRP) et l'agence du travail d'intérêt général et de l'insertion professionnelle (ATIGIP), ainsi qu'une école de formation (ENAP). Au 1^{er} janvier 2025, l'administration pénitentiaire a en charge 271 264 personnes, dont 174 341 en milieu ouvert et 96 923 sous écrou (80 669 personnes détenues et 16 254 écroués sous placement ou surveillance électronique).

PROGRAMME

P111 – Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail

Mission : Travail, emploi et administration des ministères sociaux

Responsable du programme : Pierre RAMAIN, Directeur général du travail

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
111 – Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail						

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 111 « Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail » relève du ministère du Travail, du Plein Emploi et de l'Insertion. Ce programme sert de cadre à la mise en œuvre de la politique du travail, laquelle se déploie selon quatre axes :

- la santé et sécurité au travail ;
- la qualité et l'effectivité du droit ;
- le dialogue social et la démocratie sociale ;
- la lutte contre le travail illégal.

La responsabilité du programme 111 incombe au directeur général du travail, qui s'appuie sur les services centraux de la direction générale du travail (DGT), les services déconcentrés (directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités - DREETS) ainsi que les opérateurs du programme :

- l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) ;
- l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (ANACT).

Le ministère du travail contribue également à la politique transversale de la sécurité routière en siégeant :

- au conseil supérieur de l'éducation routière (CSER) ;
- au conseil national de sécurité routière (CNSR) notamment au sein de la commission « Santé comportement pour une mobilité responsable ».

Il participe également aux initiatives conduites par le comité interministériel de sécurité routière (CISR), dont le dernier s'est réuni le 17 juillet 2023.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le responsable du programme n'est pas en mesure d'évaluer le coût de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

PROGRAMME

P140 – Enseignement scolaire public du premier degré

Mission : Enseignement scolaire

Responsable du programme : Caroline PASCAL, Directrice générale de l'enseignement scolaire

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
140 – Enseignement scolaire public du premier degré	73 256 295	73 256 295	71 694 410	71 694 410	74 939 536	74 939 536

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 140 « Enseignement scolaire public du premier degré » relève du ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (MENESR) et regroupe l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre de l'enseignement scolaire public du premier degré. Sa mise en œuvre est fortement déconcentrée : sous l'autorité des recteurs d'académie, l'enseignement primaire est piloté au niveau départemental par les inspecteurs d'académie — directeurs académiques des services de l'éducation nationale (IA-DASEN).

Les crédits déployés visent à conduire les élèves vers la maîtrise de connaissances et compétences exigibles au terme de la scolarité primaire. L'acquisition d'un socle commun de connaissances, de compétence et de culture est essentielle à la poursuite d'une scolarité au collège dans de bonnes conditions.

L'éducation à la sécurité routière (ESR) à l'École participe à l'acquisition progressive d'un comportement responsable des élèves sur l'espace routier. L'ESR est obligatoire et transdisciplinaire. Elle fait l'objet d'un continuum éducatif et s'inscrit dans l'ensemble des enseignements disciplinaires de l'école dont les programmes ont été publiés dans le BO n° 25 du 24 Juin 2021, relatif à l'école maternelle (cycle 1), et dans le BO n° 31 du 30 Juillet 2020 relatif au cycle des apprentissages fondamentaux (cycle 2) et au cycle de consolidation (cycle 3). Un document pédagogique d'accompagnement, disponible sur éduscol, est mis à la disposition des enseignants. Il se caractérise par une progressivité des apprentissages du cycle 1 au cycle 3 et des compétences prévues par les programmes scolaires. Une série de situations et de projets sont proposés et peuvent être mis en œuvre. Différents supports pédagogiques sont également mis à disposition des équipes éducatives.

L'ESR est certifiée par l'attestation de première éducation à la route (APER), définie par la circulaire n° 2016-153 du 12 octobre 2016, dont la formation s'ancre dans ces programmes et s'inscrit notamment dans ceux de l'enseignement moral et civique (EMC) et de l'éducation physique et sportive (EPS). Cette attestation est délivrée aux élèves du cycle 3, au terme d'un enseignement des règles essentielles de sécurité.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le montant des crédits inscrits sur le programme 140 correspond à la valorisation de la masse salariale relative au temps passé par les personnels enseignants et de direction à l'éducation à la sécurité routière au long de la scolarité des élèves à l'école (1^{er} degré).

PROGRAMME

P141 – Enseignement scolaire public du second degré

Mission : Enseignement scolaire

Responsable du programme : Caroline PASCAL, Directrice générale de l'enseignement scolaire

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
141 – Enseignement scolaire public du second degré	70 439 255	70 439 255	70 230 025	70 230 025	71 867 292	71 867 292

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 141 « Enseignement scolaire public du second degré » relève du ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (MENESR) et regroupe l'ensemble des moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre de l'enseignement scolaire public du second degré. Sa mise en œuvre est fortement déconcentrée et conduite au niveau académique sous l'autorité du recteur qui peut en confier certains segments aux inspecteurs d'académie — académiques des services de l'éducation nationale (IA-DASEN).

Les crédits déployés visent à amener les élèves au niveau de compétences attendues en fin de formation initiale ainsi qu'à l'obtention des diplômes correspondants. L'enseignement secondaire est structuré en deux cycles complémentaires dispensés dans des établissements publics locaux d'enseignement (EPLE) distincts, relevant du collège et du lycée.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'éducation à la sécurité routière à l'École permet aux élèves l'acquisition progressive d'un comportement responsable sur l'espace routier. Elle est obligatoire, transdisciplinaire et fait l'objet d'un continuum éducatif.

Les attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveaux (ASSR1 et ASSR2) sont obligatoires au collège. Cette obligation s'applique également à l'attestation d'éducation à la route pour les élèves qui présentent une déficience visuelle et l'attestation de sécurité routière (ASR) pour les apprentis en centre de formation d'apprentis (CFA), organisée avec le soutien financier du programme 207 « sécurité et éducation routières ». L'ASSR1, l'ASSR2 et l'ASR permettent de se présenter à la partie pratique du brevet de sécurité routière (BSR) correspondant à la catégorie AM du permis de conduire (conduite d'un deux-roues motorisé ou d'un quadricycle léger dès 14 ans). L'ASSR2 ou l'ASR est obligatoire pour la délivrance du titre du permis de conduire pour les jeunes de moins de 21 ans.

Le montant des crédits inscrits sur le programme 141 correspond à la valorisation de la masse salariale relative au temps passé par les personnels enseignants et de direction à l'éducation à la sécurité routière, au collège et au lycée.

PROGRAMME

P152 – Gendarmerie nationale

Mission : Sécurités

Responsable du programme : Général d'armée Hubert BONNEAU, Directeur général de la gendarmerie nationale

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 – Ordre et sécurité publics						
02 – Sécurité routière	819 147 270	819 147 270	808 532 331	808 532 331	835 906 077	835 906 077
03 – Missions de police judiciaire et concours à la justice						
04 – Commandement, ressources humaines et logistique	189 153 261	178 414 358	219 697 588	178 675 575	191 359 369	185 246 767
05 – Exercice des missions militaires						
Total	1 008 300 531	997 561 628	1 028 229 919	987 207 906	1 027 265 446	1 021 152 844

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le **programme 152 « Gendarmerie nationale »** relève du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de la gendarmerie nationale.

Ce programme porte les moyens humains et financiers de la gendarmerie nationale.

L'action de la gendarmerie nationale a pour objet principal d'assurer la paix et la sécurité publique de manière permanente sur près de 96 % du territoire national, soit l'essentiel des axes routiers (plus de 900 000 km de voies). Elle consacre ainsi près de 8 % de son activité totale à des missions de sécurité routière.

L'action n° 02 du programme 152 est dédiée à la sécurité routière. Cette action se structure autour des missions de lutte contre l'insécurité routière et de gestion des flux de circulation. L'objectif de renforcement de l'efficacité dans la lutte contre l'insécurité routière repose sur une utilisation optimale des moyens dédiés adaptés aux comportements des usagers.

Pour atteindre cet objectif, la gendarmerie nationale mène en permanence des actions qui visent à prévenir, dissuader et réprimer les infractions les plus accidentogènes, liées notamment à la vitesse, à l'alcool et aux stupéfiants. Elle s'appuie sur ses compétences et son expertise, mais également sur son maillage territorial et sa mission de surveillance, de contrôle et de gestion des flux, ce qui se traduit par une présence importante sur le réseau autoroutier. Cette présence est renforcée sur le réseau secondaire, plus meurtrier.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits dédiés à la politique transversale par le programme 152 correspondent à l'action 02 « Sécurité routière ». La valorisation financière est réalisée en coûts moyens complets des effectifs agissant en faveur de la politique transversale. Ils sont obtenus à partir des dépenses de personnel définies par l'exécution 2024, la LFI 2025 et le PLF 2026.

Les ETPT correspondent principalement à :

- des effectifs des unités spécialisées de sécurité routière relevant des escadrons départementaux de sécurité routière (EDSR).
- l'activité consacrée à la sécurité routière des effectifs assurant des missions polyvalentes au sein des brigades territoriales.

PROGRAMME

P159 – Expertise, information géographique et météorologie

Mission : Écologie, développement et mobilité durables

Responsable du programme : Brice HUET, Commissaire général au développement durable

Numéro et intitulé de l'action	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
10 – Gouvernance, évaluation, études et prospective en matière de développement durable						
11 – Etudes et expertise en matière de développement durable	13 600 000	13 600 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000
12 – Information géographique et cartographique						
13 – Météorologie						
Total	13 600 000	13 600 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000	13 900 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 159 « Expertise, économie sociale et solidaire, information géographique et météorologie » regroupe les subventions pour charges de service public des trois opérateurs suivants : centre d'études et d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), institut national de l'information géographique et forestière (IGN) et Météo-France.

Ces opérateurs, placés sous la tutelle du service de la recherche et de l'innovation (SRI) du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, interviennent sur des politiques transversales au service de la transition écologique, en s'appuyant fortement sur l'expertise scientifique et technique, et avec une forte dimension territoriale :

- appui apporté à de nombreuses politiques publiques, nationales et locales, dans une logique de développement durable du territoire et d'adaptation au changement climatique, ainsi que de promotion de modes durables de gestion des territoires ;
- développement de l'expertise, de la connaissance, de méthodologies et de modèles d'analyse et de prévision au bénéfice des décideurs politiques et économiques de tout niveau, ainsi que des particuliers.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le programme 159 ne porte pas de crédits spécifiques destinés à la politique de sécurité routière, mais il contribue à cette politique transversale par le biais du CEREMA, partenaire de la délégation à la sécurité routière (DSR). La nature et le détail des dépenses faites par le CEREMA sont présentés dans l'objectif 6 « Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport ».

PROGRAMME

P166 – Justice judiciaire

Mission : Justice

Responsable du programme : Pascal Prache, Directeur des services judiciaires

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
166 – Justice judiciaire	144 598 202	144 598 202	140 915 320	140 915 320	139 197 012	139 197 012

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

La contribution de la mission « Justice » à la politique transversale de sécurité routière consiste principalement au titre du **programme 166 « Justice judiciaire »**. Ce programme, placé sous la responsabilité du directeur des services judiciaires, porte les moyens humains et financiers des services judiciaires.

Les services judiciaires ont pour mission de rendre la justice, en matière civile, pénale, commerciale et sociale. En matière pénale, le parquet met en œuvre une politique générale de lutte contre la délinquance en liaison avec les préfets et les administrations concernées.

Les juridictions font partie intégrante de la conduite des politiques de prévention et de dissuasion de la délinquance, tout en favorisant la réinsertion.

Les objectifs généraux retenus pour l'action « Conduite de la politique pénale et jugement des affaires pénales » du programme 166 — à savoir « Améliorer la qualité et l'efficacité de la justice », « Rendre plus efficaces la réponse pénale, l'exécution et l'aménagement des peines », « Moderniser la gestion de la justice » — participent à un traitement efficace du contentieux routier.

En outre, le ministère de la Justice contribue à l'effort interministériel en mettant un conseiller technique à la disposition de la DSR.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits consacrés à la politique transversale, tant en dépenses de personnel qu'en dépenses de fonctionnement courant, sont évalués au regard des effectifs de fonctionnaires et de magistrats concourant à cette politique.

Les effectifs de magistrats sont calculés en fonction de la part estimée du contentieux routier dans l'activité de chaque service juridictionnel (parquet, instruction, juridiction de jugement). Les effectifs du greffe sont évalués à partir du ratio greffe/magistrat par pôle d'activité (parquet, instruction, jugement des tribunaux judiciaires – TJ - et cours d'appel, application des peines).

Par exemple, ce ratio est de 1,74 en exécuté 2024 et 1,78 en prévision 2025-2026 pour le parquet, le siège des tribunaux judiciaires et la cour d'appel. Il ne prend pas en compte les agents des conseils des prud'hommes et des services administratifs régionaux qui ne traitent pas du contentieux routier.

Pour 2024, 2 014 magistrats et fonctionnaires ont concouru à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière. Les moyens en personnels prévus en LFI sont de 2 095 ETPT, effectifs en hausse de 81 ETPT par rapport à l'exécuté 2024.

En ce qui concerne les dépenses de personnel, la détermination de la masse salariale est assurée par l'application du coût moyen par catégorie d'emploi au regard du nombre d'ETPT respectifs de magistrats et de fonctionnaires, pour chaque année de gestion.

En ce qui concerne les dépenses hors titre 2, elles comprennent les dépenses permettant d'assurer le fonctionnement du tribunal (fonctionnement courant et dépenses immobilières de l'occupant).

La part des dépenses de fonctionnement courant concourant à la politique de sécurité routière est calculée au regard des effectifs affectés à cette politique, auxquels est appliqué le ratio moyen national des juridictions pour ces dépenses.

Il est constaté une baisse de 2,5 % des dépenses consacrées à la politique transversale entre 2024 et 2025. Cette variation est portée par une baisse de 3,5 % sur les dépenses de fonctionnement. Les dépenses de personnel connaissent une légère hausse (+2 %).

PROGRAMME

P174 – Énergie, climat et après-mines

Mission : Énergie, climat et mobilité durables

Responsable du programme : Sophie MOURLON, Directrice générale de l'énergie et du climat

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
174 – Énergie, climat et après-mines	5 158 915	5 743 937	7 980 000	8 080 000	10 190 000	9 480 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 174 « Énergie, climat et après-mines » relève du ministère de la Transition énergétique. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de l'énergie et du climat.

Les crédits portés par le programme « Énergie, climat et après-mines » concourent au financement de trois objectifs principaux :

- mettre en œuvre une politique énergétique qui satisfasse à la fois aux impératifs de coûts, de sécurité d'approvisionnement, d'utilisation raisonnée de l'énergie et de décarbonation de l'industrie ;
- accompagner la transition énergétique et lutter contre le changement climatique, avec pour objectif d'accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et des polluants atmosphériques, soutenir l'adaptation de la France au changement climatique et relever le défi sanitaire de la qualité de l'air, notamment au travers de l'encadrement de la sécurité et des émissions des véhicules ;
- accompagner la transition économique, sociale et environnementale des territoires affectés par les mutations industrielles liées à la transition énergétique et garantir aux anciens mineurs la préservation de leurs droits après l'arrêt de l'exploitation minière.

Le programme s'appuie, au niveau déconcentré, sur le réseau des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

Il contribue également au renforcement de la politique gouvernementale de sécurité routière en assurant la vérification de la conformité des véhicules obligations réglementaires nationales et européenne.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits relatifs à la sécurité routière sont utilisés par la sous- direction de la sécurité et des émissions des véhicules.

1/ Volet Études véhicules

Le ministère finance les études et recherches réalisées par l'Union technique de l'automobile et du cycle (UTAC) et par différents laboratoires d'essais, dans les domaines de la sécurité des véhicules et de leurs équipements, des émissions de gaz polluants, des émissions de gaz à effet de serre et de l'efficacité énergétique des véhicules. Ces travaux sont indispensables au ministère pour satisfaire aux obligations communautaires et participer à l'évolution des réglementations nationale, européenne et internationale. En 2024, ces travaux ont porté de manière plus spécifique sur le traitement des évolutions technologiques des véhicules ayant un impact sur la sécurité et sur l'environnement et cela notamment en lien avec l'entrée en vigueur en juillet 2022 du règlement dit GSR II sur la sécurité générale des véhicules à moteur et celle des usagers,

2/ Volet surveillance des marchés des véhicules et des moteurs

La surveillance du marché des véhicules est pilotée par un service à compétence nationale (le SSMVM) rattaché à la DGEC et dont la mission est de procéder aux contrôles nécessaires pour vérifier la conformité des véhicules à moteur (sécurité active, sécurité passive et pollution) avec les réglementations nationales et européennes.

Le SSMVM définit un plan de contrôle annuel, ce service est chargé de recevoir et d'instruire les plaintes. Il pilote les opérations de prélèvements des véhicules et de pièces détachées ainsi que les essais de conformité de ces matériels. Il propose des mesures et des sanctions administratives et pénales en tant que de besoin.

3/ Volet location de centres techniques

Le Ministère finance la location des centres de contrôles techniques, location qui est indispensable pour effectuer les opérations de réceptions de véhicules qui sont réalisées dans des installations privées dans le cadre de conventions. Le nombre de réceptions réalisées chaque année, qui dépend directement des demandes des particuliers et des professionnels, est de l'ordre de 25 500 par an.

PROGRAMME

P176 – Police nationale

Mission : Sécurité

Responsable du programme : Louis LAUGIER, Directeur général de la police nationale

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
176 – Police nationale	569 253 301	577 994 569	597 888 392	578 191 790	621 418 792	597 799 051

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

La sécurité routière occupe une place importante au sein du **programme 176 « Police nationale »**. Elle s'inscrit dans la mission générale de lutte contre l'insécurité sous toutes ses formes. Cette mission s'appuie sur les compétences générales ou spécialisées des directions et sur leur organisation territoriale. Cette politique transversale qui vise à améliorer la sûreté des déplacements routiers, à prévenir les conduites à risque et à faire respecter les règles du code de la route relève de l'action 3.

L'action 3 « Sécurité routière » du programme « Police nationale » porte sur :

- la police administrative de la route et les missions de police judiciaire liées à la répression des infractions et au traitement des accidents routiers ;

- les actions de communication et d'information à destination des usagers de la route et des futurs conducteurs (sensibilisation dans les écoles notamment). Cette politique mobilise à titre principal les effectifs de la sécurité publique, les unités autoroutières et les unités motocyclistes spécialisées de la direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (CRS), les services de la préfecture de police de Paris et une partie des effectifs des directions territoriales. Elle se traduit par :

- la prévention et l'information routière, qui porte sur les actions d'information routière auprès du public (établissements scolaires, entreprises propriétaires de flottes) et les campagnes de prévention sur les dangers de la route et de sensibilisation des usagers (quinzaines de la sécurité routière, notamment en Île-de-France, présence aux forums et salons). Ces actions ont pour finalité d'améliorer le civisme routier et le respect des règles ;
- la surveillance, le contrôle et la régulation, qui concernent les interventions consécutives à des accidents de la route et les contrôles routiers (vitesse, alcoolémie, conduite sous l'emprise de stupéfiants, port de la ceinture, téléphones portables).

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les coûts sont obtenus à partir des dépenses de personnel (actions 3 et 6 du programme) auxquelles sont ajoutés les coûts d'équipement, investissement et fonctionnement (HT2 – action 6 du programme) suivant les clefs de répartition calculées dans le cadre de la comptabilité analytique.

PROGRAMME

P182 – Protection judiciaire de la jeunesse

Mission : Justice

Responsable du programme : Thomas LESUEUR, Directeur de la protection judiciaire de la jeunesse

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
182 – Protection judiciaire de la jeunesse	5 420 749	5 420 749	6 211 131	6 211 131	6 211 131	6 211 131

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le **programme 182 « Protection judiciaire de la jeunesse »** relève de la direction de la protection judiciaire de la jeunesse (DPJJ). Il est chargé au sein du ministère de la Justice de l'ensemble des questions intéressant la justice des mineurs⁽¹⁾ et de la concertation avec les acteurs de la justice et les institutions partenaires.

En liaison avec les directions compétentes, elle en conçoit les normes et les cadres d'organisation. Depuis le décret du 25 avril 2017⁽²⁾, elle anime et contrôle l'action du ministère public en matière de protection de l'enfance.

Elle garantit et assure, directement ou par les associations qu'elle habilite et finance, d'une part, la prise en charge des mineurs et jeunes majeurs qui lui sont confiés par les magistrats et, d'autre part, une aide aux décisions de l'autorité judiciaire en matière civile et pénale. Elle contrôle et évalue l'ensemble des structures publiques et associatives accueillant les mineurs sous mandat judiciaire.

Les moyens alloués à la DPJJ sont employés dans le souci d'une amélioration continue de la qualité de l'action menée en veillant notamment à l'insertion sociale des jeunes confiés par l'autorité judiciaire.

La DPJJ dispose, au 1^{er} juin 2025 de 601 établissements, services et lieux de vie et d'accueil :

- 222 autorisés en gestion directe relevant du secteur public (SP) ;
- 379 habilités et contrôlés par le ministère de la justice et relevant du secteur associatif (SAH).

La DPJJ se donne pour ambition de garantir la continuité du parcours éducatif de chaque jeune pris en charge⁽³⁾, en renforçant l'individualisation de son projet et de sa prise en charge au regard de ses besoins évalués et identifiés avec la nécessaire adaptabilité des organisations mises en place par les structures éducatives.

Elle positionne le service intervenant dans l'environnement naturel du mineur (service de milieu ouvert) comme garant de la cohérence de l'intervention éducative et affirme le nécessaire travail d'articulation entre les différents intervenants au bénéfice des jeunes confiés. Elle affirme, en outre, l'importance d'une gouvernance rénovée et à ce titre confirme la place et le rôle des directions interrégionales (DIR) et territoriales (DT) dans le pilotage et la participation aux politiques transversales en faveur de la jeunesse dans les champs judiciaire, social ou éducatif⁽⁴⁾.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits du programme 182 pris en compte dans le document de politique transversale sécurité routière concernent :

- les crédits de personnels correspondant à l'action éducative des personnels de la PJJ dans leur accompagnement au quotidien des mineurs sous main de justice. Il s'agit d'estimations. En 2024, l'ensemble de ces activités a mobilisé l'équivalent de 79,4 ETPT ;

- les dépenses hors titre 2 correspondant au montant des subventions versées à des associations agissant en partenariat avec la DPJJ pour des actions de prévention menées en direction des mineurs. Il s'agit de dépenses d'intervention (Titre 6).

(1) Tant en ce qui concerne les mineurs délinquants (avec l'entrée en vigueur le 30 septembre 2021, du code de justice pénale des mineurs, qui reprend les grands principes de l'ordonnance de 1945 et favorise l'efficacité des prises en charge au travers d'une refonte de la procédure pénale) que les mineurs en danger (articles 375 et suivants du code civil, articles L226-1 et suivants du code de l'action sociale et des familles).

(2) Décret n° 2017-634 du 25 avril 2017 modifiant le décret n° 2008-689 du 9 juillet 2008 relatif à l'organisation du ministère de la Justice.

(3) Note d'orientation du 30 septembre 2014 complétée par les notes la déclinant.

(4) Note du 22 septembre 2016 dite note « organisation territoriale ».

PROGRAMME

P190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables

Mission : Recherche et enseignement supérieur

Responsable du programme : Brice HUET, Commissaire général au développement durable

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
190 – Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durables	26 463 147	26 463 147	26 142 490	26 142 490	26 595 217	26 595 217

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 190 « Recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de la mobilité durable » relève du ministère de la Transition énergétique. Ce programme couvre la recherche dans les domaines du développement durable, de l'énergie, des risques, des transports, de la construction et de l'aménagement.

Dans les domaines des transports, de la construction, de l'aménagement et des réseaux, le programme finance l'université Gustave Eiffel.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La part de la subvention pour charge de service public consommée dans le domaine de la sécurité routière est estimée à 32 %, soit le même pourcentage que les années précédentes. Les travaux de l'université Gustave Eiffel sont orientés vers la sécurité des déplacements terrestres. Dans le champ de la sécurité primaire, les facteurs d'insécurité peuvent relever du véhicule, de l'infrastructure et de l'usager. L'Université s'intéresse plus particulièrement à la connaissance des facteurs humains et leurs interactions avec le véhicule et l'infrastructure par la prise en compte de la mobilité coopérative, du véhicule autonome et du vieillissement de la population. En matière de sécurité secondaire, elle s'attache à la connaissance des blessures (létales ou non) induites par les accidents et les mécanismes lésionnels. En matière de sécurité tertiaire, c'est la connaissance du devenir des victimes (et de leurs proches) qui est recherchée.

Ce ratio de 32 % est calculé à partir de la répartition des activités de recherche de l'université Gustave-Eiffel selon les 3 axes stratégiques suivants :

- 1. Transporter efficacement et se déplacer en sécurité ;
- 2. Améliorer l'efficience et la résilience des infrastructures ;
- 3. Aménager et protéger les territoires.

PROGRAMME

P203 – Infrastructures et services de transports

Mission : Écologie, développement et mobilité durables

Responsable du programme : Rodolphe GINTZ, Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
203 – Infrastructures et services de transports	1 038 899 438	971 989 785	1 041 458 545	1 137 454 872	1 072 558 074	1 048 558 074

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 203 « Infrastructures et services de transports » finance les actions engagées en faveur de la politique des transports terrestres de l’État : les transports ferroviaires, routiers, fluviaux et les infrastructures portuaires. Une partie mineure du soutien de l’État au transport aérien relève également de son périmètre (infrastructures aéroportuaires et lignes d’aménagement du territoire). Le reste du financement du transport aérien relève de la mission « Contrôle et exploitation aériens ». Le transport maritime relève du programme 205 « Affaires maritimes, pêche et aquaculture ».

Le P203 participe à l’axe n° 2 « la prévention pour une meilleure protection des usagers » de ce DPT, notamment dans le cadre de l’objectif n° 4 « Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport ».

Les crédits de sécurité routière présentés pour le P203 relèvent :

- de l’action 04 « Routes – Entretien » qui finance l’entretien du réseau routier national non concédé. Elle comprend les sous-actions : 04-01 « Régénération du réseau routier national » (ajoutée au périmètre du DPT depuis 2025) et 04-02 « Entretien du réseau routier national » ;
- de la sous-action 50-03 « Contrôle du transport routier » de l’action 50 « Transport routier » qui finance les dépenses relatives à l’activité des contrôleurs des transports terrestres pour la route.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Action 04 « Routes – Entretien »

Le programme 203 participe à l’objectif n° 4 via son action 04 qui comprend les dépenses suivantes :

- sous-action 04-01 « Régénération du réseau routier national » : financée par des fonds de concours versés essentiellement par l’Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), elle correspond aux investissements de régénération du réseau routier national non concédé (chaussées, ouvrages d’art et équipements) ; elle inclut également les aménagements spécifiques de sécurité, la gestion du trafic et de l’information routière des usagers ;
- sous-action 04-02 « Entretien du réseau routier national » : financée par des crédits votés en loi de finances, elle correspond aux dépenses relatives à l’entretien courant et préventif, à l’exploitation du réseau routier national non concédé ainsi qu’aux frais de fonctionnement, dont ceux d’ingénierie, des directions interdépartementales des routes (DIR). Onze DIR et trois services d’outre-mer, en Guyane, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon, assurent cet entretien.

Action 50 « Transport routier », sous-action 50-03 « Contrôle du transport routier »

La sous-action 50-03 du P203 participe également à cet objectif de sécurité routière en mettant en œuvre une politique de contrôle des différentes réglementations applicables au transport routier de marchandises et de voyageurs sur l'ensemble du réseau routier. Cette sous-action comprend :

- les dépenses spécifiques des unités de contrôle des transports routiers placées en services déconcentrés, pour le financement des équipements nécessaires aux missions de contrôle des agents, la maintenance des matériels de contrôle ;
- les dépenses relatives aux outils et matériels de régulation et de contrôle du transport routiers commandés par l'administration centrale (imprimés sécurisés, logiciels et matériels de verbalisation électronique) ;
- les dépenses relatives aux outils de régulation du secteur du transport public particulier de personnes ;
- les dépenses d'entretien des équipements de pesage en marche et des appareils de pesage mobiles.

PROGRAMME

P204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins

Mission : Santé

Responsable du programme : Didier LEPELLETIER, Directeur général de la santé

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins	65 000	65 000	65 000	65 000	52 000	52 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 204 « Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins » est piloté par le directeur général de la santé.

Ce programme est structuré autour des trois axes des politiques de santé conduites par l'État :

- la modernisation de l'offre de soins ;
- la prévention ;
- la sécurité sanitaire.

Il poursuit notamment les finalités générales suivantes :

- Promouvoir l'accès et l'éducation à la santé ;
- Diminuer par des actions de prévention, la mortalité prématurée et la morbidité évitable ;
- Améliorer la qualité de vie des personnes malades et lutter contre les incapacités ;
- Améliorer l'état des connaissances sur les risques sanitaires et sur les moyens d'y faire face ;
- Améliorer la maîtrise des risques sanitaires ;
- Renforcer la capacité à répondre aux urgences et aux situations exceptionnelles et à gérer les dangers et les crises pouvant menacer la santé de la population ;
- Garantir le niveau et la qualité de l'offre de soins ;
- Moderniser le système de soins.

La contribution de la direction générale de la santé (DGS) à la politique de sécurité routière consiste essentiellement en une sensibilisation aux conséquences sanitaires et autres des usages nocifs de ces substances psychoactives (alcool et substances illicites). Cette politique axée sur l'information et la prévention vise à entraîner une diminution des usages nocifs des produits concernés.

La DGS participe au Conseil national de la sécurité routière (CNSR) et plus particulièrement à la commission « alcool, stupéfiants, vitesse ».

En outre, le ministère chargé de la santé contribue à l'effort interministériel en mettant un conseiller technique à la disposition de la délégation à la sécurité routière (DSR).

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les crédits mobilisés en faveur de la politique de sécurité routière relèvent de l'action 14 intitulée « Prévention des maladies chroniques et qualité de vie des malades ».

Les dépenses prises en compte pour évaluer la contribution de ce programme sont celles effectuées par la direction générale de la santé (DGS) sous forme de subventions à des organismes luttant contre les usages nocifs des substances psychoactives (alcool et substances illicites).

PROGRAMME

P207 – Sécurité et éducation routières

Mission : Sécurités

Responsable du programme : , Déléguée à la sécurité routière

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
207 – Sécurité et éducation routières	73 037 691	7 078 389	83 622 634	82 115 152	83 622 634	82 115 152

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 207 « Sécurité et éducation routières » relève du ministère de l'Intérieur. Il est sous la responsabilité de la déléguée à la sécurité routière.

Ce programme retrace l'action et les moyens mis en œuvre par le ministère de l'Intérieur en matière de sécurité routière pour l'observation et l'analyse des causes de l'insécurité routière, la communication nationale, les actions locales et l'éducation routière.

Ce programme est le « chef de file » du présent document de politique transversale.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 207 est mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

PROGRAMME

P214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale

Mission : Enseignement scolaire

Responsable du programme : Thierry LE GOFF, Secrétaire général

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
214 – Soutien de la politique de l'éducation nationale						

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 214 « Soutien de la politique de l'éducation nationale » relève du ministère de l'Éducation nationale, de l'Enseignement supérieur et de la recherche et est placé sous la responsabilité du secrétaire général de ce ministère. Il regroupe les moyens transversaux bénéficiant à l'ensemble des programmes des missions interministérielles « Enseignement scolaire », « Recherche et enseignement supérieur » et de la mission « Sport, jeunesse et vie associative ». La mise en œuvre repose sur des actions d'éducation à la sécurité routière à destination des élèves des établissements scolaires nécessitant l'intervention de personnels des services centraux et déconcentrés (rectorats et directions des services départementaux de l'Éducation nationale) dont les traitements relèvent du programme 214.

Depuis le 1^{er} janvier 2024, le Centre national d'enseignement à distance (CNED) assure la maîtrise d'ouvrage et la maintenance de la plateforme de préparation aux attestations de sécurité routière :

- de niveau 1 (ASSR1) à destination des élèves de 5^e permettant de s'inscrire à la préparation du brevet de sécurité routière (BSR) afin de pouvoir conduire un cyclomoteur.
- de niveau 2 (ASSR2) à destination des élèves de 3^e permettant de s'inscrire à la préparation de l'épreuve théorique du permis de conduire. L'ASSR 2 est obligatoire pour l'obtention du permis de conduire des catégories A et A1 (permis moto), B (permis voiture) et B1 (permis quadricycle lourd à moteur).

PROGRAMME

P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur

Mission : Administration générale et territoriale de l'État

Responsable du programme : Hugues MOUTOUH, Secrétaire général du ministère de l'Intérieur

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	136 794 803	137 961 536	135 364 503	136 379 571	135 991 971	137 035 538

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 216 « Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur » relève du ministère de l'Intérieur. Il est sous la responsabilité du secrétaire général de ce ministère.

Ce programme porte les fonctions de pilotage du ministère de l'Intérieur au travers des activités d'état-major, d'expertise, de conseil et de contrôle qu'il assure. Il veille à la cohérence du soutien apporté par les fonctions support à dimension transversale exercées par le secrétariat général, assurant une gestion mutualisée de différentes prestations au profit des directions et services de l'ensemble du ministère. Il regroupe l'ensemble des crédits relatifs aux affaires juridiques et contentieuses du ministère, ceux du fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD) et, depuis le 1^{er} janvier 2020, les crédits de fonctionnement des secrétariats généraux pour l'administration du ministère de l'Intérieur (SGAMI), hors Île-de-France. Enfin, depuis le 1^{er} janvier 2024, il porte les crédits de deux directions nouvellement créées conformément aux orientations figurant dans la loi d'orientation et de programmation du ministère de l'Intérieur (LOPMI) du 24 janvier 2023 : la direction de la transformation numérique (DTNUM) et la direction des entreprises et partenariats de sécurité et des armes (DEPSA).

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

1/ Ressources humaines

Les dépenses indiquées dans le tableau ci-dessus sont financées principalement par des crédits liés à la rémunération des personnels de la sécurité et de l'éducation routières.

S'agissant des dépenses de titre 2 :

- Sur l'action 01 « « État-major et services centraux » » sont imputés les ETPT de la DLPAJ et de la DRH qui contribuent à la politique de la sécurité routière. Les dépenses T2 inscrites correspondent à la masse salariale des agents ;
- Sur l'action 09 « Sécurité et éducation routières » sont inscrits en LFI 2025, les ETPT et la masse salariale correspondante à hauteur de 2 087,30 ETPT.

2/ Immobilier

Les dépenses HT2 comprennent aussi des dépenses de crédits immobiliers (au prorata de la surface occupée par la DSR dans l'immeuble Garance).

Ces dépenses sont relativement stables sur la période considérée.

L'exécution 2024 s'élevait à 557 221 € en AE et de 1 694 867 € en CP. Pour l'année 2025, 596 901 € en AE et 1 577 233 € en CP sont prévus. Les crédits immobiliers servent à couvrir les postes suivants : maintenance, gardiennage, nettoyage, travaux d'aménagement et d'entretien, fluides, loyer, dépenses liées à la tranche fonctionnelle relative à la sûreté du site Garance, ainsi que les impôts et taxes afférents à ce bâtiment.

3/ Recrutement, promotion professionnelle et formation

a) Nature et objet des dépenses qui participent à la « politique sécurité routière » :

Les dépenses consacrées à la politique « sécurité routière » par la sous-direction du recrutement et de la formation de la direction des ressources humaines concernent essentiellement le recrutement et les préparations aux concours et aux examens professionnels afférents à cette filière.

En matière de concours, deux sont organisés chaque année : « délégué au permis de conduire et à la sécurité routière » (DPCSR) et « inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière » de 3^e classe (IPCSR 3). Il y a également trois examens professionnels : « délégué principal au permis de conduire et à la sécurité routière » (DPPCRS) et « inspecteur du permis de conduire et de la sécurité routière » de 1^{re} classe et de 2^{eme} classe (IPCSR 1 et 2).

L'organisation de ces recrutements engendre des dépenses de locations de salle et de formations des membres de jury aux techniques de recrutement. A celles-ci s'ajoutent les dépenses liées aux déplacements des membres de jury pour leur participation aux réunions préparatoires, aux épreuves orales, ainsi que le paiement de leurs vacances (sur le titre 2), l'organisation de préparations au bénéfice de tous les agents du ministère, quelle que soit leur zone

géographique d'affectation. Ces préparations aux concours et examens sont réalisées dans le cadre d'un marché public conclu avec l'INSERR (Institut national de la sécurité routière et de la recherche).

Dans le cadre du parcours du cycle supérieur d'études territoriales de niveau I (CSET I), il est consacré une demi-journée à la politique « sécurité routière » à destination des nouveaux directeurs de cabinet. Deux sessions par an sont organisées. Elles sont animées par des intervenants de la direction de la sécurité routière et un sous-préfet faisant part de son retour d'expérience. Ces demi-journées ne donnent lieu à aucune dépense.

Par ailleurs, il existe des actions de formations spécifiques dédiées à la filière « sécurité routière ». Ces formations sont destinées aux inspecteurs de permis de conduire (IPCSR), délégués du permis de conduire (DPCSR), agents des bureaux de l'éducation routière dans les services déconcentrés ainsi que les agents en administration centrale de la DSR. Les principales formations qui contribuent à la politique de sécurité routière sont accessibles en e-learning. Il est également proposé des parcours de formations de prises de poste à destination des IPCSR et DPCSR, par l'INSERR, en présentiel selon un format de deux types de cycle.

b) Bilan de l'exécution 2024 :

- *Concours et examens professionnels*

L'année 2024 s'est inscrite dans le cadre du plan national de recrutement d'inspecteurs du permis sur 4 ans 2023 – 2026. Au titre de 2024, 88 postes ont été ouverts au concours.

Le travail de communication du ministère de l'intérieur a permis de doubler le nombre d'inscrits (plus de 2 000 pour le concours externe).

Le nombre de candidats présents aux épreuves reste cependant structurellement bas. Il s'établit à 50 % pour le concours externe et 40 % pour le concours interne. L'augmentation du nombre d'inscrits évoquée ci-dessus a toutefois permis un volume de candidats présents beaucoup plus important.

Le concours interne est structurellement déficitaire en nombre d'admis en raison de la qualité des candidatures (5 postes n'ont pas été pourvus). Le concours externe, à l'aide de l'établissement d'une liste complémentaire conséquente, permet de pallier cette difficulté.

Hors IPCSR3, on peut noter les difficultés de recrutement sur l'examen professionnel d'IPCSR1 et le concours interne de DPCSR, qui montre le manque de préparation des agents du ministère. Pour ces deux recrutements, le jury n'a ainsi pas souhaité remplir la liste d'admission dans son intégralité.

- *Formation*

En ce qui concerne le CSET 1, deux sessions ont été organisées en 2024 et ont permis de former 27 directeurs de cabinet participant à la demi-journée consacrée à la politique de sécurité routière.

Pour les agents des préfectures ou des DDTM en charge de l'instruction des demandes d'autorisation et d'agrément des écoles de conduite, une formation hybride à l'application RAFAEL a été déployée. Elle est dédiée au suivi des mesures administratives relatives aux professions réglementées de l'éducation routière (3 modules e-learning, 3 jours en présentiel).

c) Déterminants de la programmation 2025 :

L'année 2025 est marquée par l'organisation de deux concours d'IPCSR3 à la demande de la Délégation à la sécurité routière, en raison de la dégradation des effectifs et des fortes tensions qui pèsent sur les délais d'attente pour passer l'examen.

Concernant le premier concours, 76 postes ont été ouverts. Ce sont 53 candidats externes qui ont été retenus sur la liste principale et 33 sur la liste complémentaire. En revanche, le jury n'a pas souhaité recruter au-delà de 12 candidats pour le concours interne en raison du niveau insuffisant. La liste complémentaire du concours externe pourra utilement être mobilisée pour combler les 11 postes manquants du concours interne. L'action de communication du BRPP a permis une légère augmentation du nombre d'inscrits (+2,69 %). Toutefois, il convient de relever que, structurellement, le taux de présence aux épreuves est bas (43,60 %).

Concernant le second concours, il est actuellement en cours. Il a été autorisé pour un total de 27 postes (19 au concours externe et 8 au concours interne). L'organisation de ce second concours, non programmé initialement et donc non budgété, a impliqué une surcharge de travail et un surcoût financier.

Considérant les coûts de la prestation de la préparation au concours et examens professionnels proposée par l'INSERR, le BRPP a initié une démarche de réflexion sur l'internalisation de celle-ci. En 2025, la préparation du second concours a été internalisée. L'économie prévisionnelle est de 14 000 € (estimatif de 80 % du montant payé pour le concours précédent).

S'agissant des formations, la séquence d'une demi-journée « sécurité routière » a déjà été organisée en mai 2025, permettant de former 16 directeurs de cabinet. Une seconde session est prévue en novembre 2025.

De plus, dans le cadre de la compétence ministérielle permettant de délivrer la certification « Qualiopi » en complément du label, la première session de la nouvelle formation « Label qualité des formations au sein des écoles de conduite » a été organisée en mai 2025. Une seconde session est programmée pour le mois de septembre. Ce dispositif hybride comporte cinq modules de e-formation et une session de deux jours en présentiel. Le coût total de ces deux actions, intégralement imputé sur le T2, s'élève à 960 euros.

Par ailleurs, un nouveau parcours de formation, hybride, a été mis en place pour les agents administratifs de la DSR, « Utiliser l'outil des droits à conduire (ODAC) et connaître son cadre réglementaire ». Il comprend l'accès en prérequis à six modules en e-learning (en cours de conception), puis une session en présentiel de deux jours (réalisée les 19 et 20 mai 2025) et enfin une classe virtuelle, planifiée en septembre 2025. Ce parcours ne devrait être organisé qu'une fois par an.

4/ Action sociale

Les dépenses d'action sociale sont financées principalement par des crédits hors socle relevant du titre 2 et des crédits de fonctionnement du titre 3. Elles concernent les effectifs de la délégation à la sécurité routière.

Les dépenses de titre 2 (27 k€) sont celles relatives aux prestations sociales (au prorata des effectifs gérés par la DRH). Les prestations concernent notamment l'allocation parent d'enfant handicapé, la prestation interministérielle relative aux séjours, et les secours. Ces dépenses sont relativement stables sur la période considérée.

Les dépenses Hors Titre 2 (870 k€) correspondent principalement aux dépenses d'action sociale (au prorata des effectifs gérés par la DRH), et s'inscrivent dans le cadre des différentes politiques sociales (médecine de prévention, restauration, arbre de Noël...). La dépense a légèrement augmenté par rapport à 2023 (+9 %), compte tenu des besoins en restauration collective.

PROGRAMME

P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables

Mission : Écologie, développement et mobilité durables

Responsable du programme : Guillaume LEFORESTIER, Secrétaire général du ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation et du ministère de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	535 345 625	535 345 625	542 830 953	542 830 953	555 622 953	555 622 953

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables » est le programme support de la mise en œuvre des politiques publiques du pôle ministériel regroupant le ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation (MATD) et le ministère de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche (MATE).

Il porte la majeure partie des effectifs du pôle ministériel dont ceux en charge de la réalisation de missions ayant une incidence sur la sécurité routière. Il assure également le financement des activités « soutien » de l'administration centrale et de ses services rattachés nécessaires à la mise en œuvre des politiques définies par le Gouvernement.

Il œuvre en faveur de la transition écologique et énergétique pour un développement durable en permettant la définition et l'évaluation des politiques publiques et en portant une organisation et un pilotage de services en adéquation avec ce projet.

Évaluation des crédits consacrés à la politique de sécurité routière

Les crédits de titre 2 mobilisés par le programme 217 sont calculés en fonction du nombre d'agents (en ETP) participant à la politique de sécurité routière. Ces agents sont portés par les actions 8 et 23 du programme.

S'agissant de l'action 217-08 intitulée « Personnels œuvrant pour les politiques du programme « Infrastructures et services de transports » » :

- 100 % des ETP mettant en œuvre les actions 203-01 « Routes-Développement » et 203-04 « Routes - Entretien » sont considérés comme étant au service de la sécurité routière ;
- 43 % des ETP mettant en œuvre l'action 203-05 « Transport Routier » sont considérés comme participant aux politiques de la sécurité routière.

Au total, cela représente 85,15 % des agents rémunérés au titre de l'action 8 du programme 217.

S'agissant de l'action 217-23 « Personnels œuvrant pour les politiques des programmes « Énergie, climat et après-mines » », la totalité des effectifs mettant en œuvre la sous-action 174-05-02 « sécurité et émissions des véhicules » contribuent à la politique de sécurité routière.

Au total, cela représente 41,8 % des agents rémunérés au titre de l'action 23 du programme 217.

PROGRAMME

P219 – Sport

Mission : Sport, jeunesse et vie associative

Responsable du programme : Fabienne BOURDAIS, Directrice des sports

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
219 – Sport	240 000	240 000	20 000	20 000	20 000	20 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le **programme 219 « Sport »** relève du ministère des Sports, de la Jeunesse et de la Vie Associative (MSJVA). Il est placé sous la responsabilité de la directrice des sports.

La finalité de ce programme est de contribuer au développement du sport dans ses composantes « une France qui rayonne », « une France qui bouge », « une France intègre » et « une France en bonne santé ». Ce développement est assuré dans des conditions de sécurité et d'encadrement permettant le respect de l'intégrité des personnes et des valeurs éthiques afin d'élever le sport au rang d'outil d'éducation et d'insertion sociale.

Depuis le 9 janvier 2018, le Comité Interministériel à la sécurité routière (CISR) a adopté une mesure visant à « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité ». L'opération « savoir rouler à vélo » est destinée aux opérations de communication de la direction des sports autour de cette mesure.

« Le savoir rouler à vélo » (SRAV) vise à promouvoir l'adoption, par les élèves, des bons comportements sur la route. L'harmonisation et la consolidation des dispositifs existants contribuent à développer l'autonomie à vélo pour l'entrée au collège. Ce dispositif a été réaffirmé par la Première ministre, Élisabeth Borne, en septembre 2022, lors de l'annonce du deuxième plan vélo pour 2023-2027 avec pour objectif de former à terme, en 2027, l'entièreté d'une classe d'âge au SRAV, soit 850 000 enfants par an.

Pour 2024, les engagements financiers, outre les moyens alloués aux fédérations sportives sur cette mesure par l'Agence nationale du sport (voir infra), s'élèvent à 200 000 € au titre de deux subventions exceptionnelles de 100 000 € versées à la fédération française de cyclisme (FFC) et à l'Union sportive de l'enseignement du premier degré (USEC).

Pour 2025 et 2026, les dépenses programmées représentent 20 000 €.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans le cadre du soutien financier que le MSJVA apporte aux fédérations sportives, plusieurs d'entre elles bénéficient d'un financement pour mener des actions de sensibilisation et de prévention à la sécurité routière. Les montants indiqués ici concernent ce soutien financier. Depuis 2020, le soutien financier des projets fédéraux a été intégralement basculé à l'Agence nationale du sport (ANS).

Le montant des crédits consacrés à cette politique est complété, depuis 2022 et pour une durée de 4 ans, par un financement par un contrat d'économie d'énergie, Génération Vélo, d'un montant de 18 millions d'euros.

À titre exceptionnel, se sont ajoutés en 2024, 200 000 € à la FFC et à l'USEP pour mettre en œuvre le savoir-rouler dans les grandes villes (voir au-dessus).

Ces crédits viennent en complément des actions financées par l'Agence nationale du sport dans le cadre des projets sportifs fédéraux, et des projets sportifs territoriaux pour lesquels des actions Savoir Rouler à Vélo sont éligibles depuis 2022.

Ils ont permis de former 225 000 enfants au SRAV en 2024.

Sur l'année 2025, l'objectif est de former 282 000 enfants au SRAV ; 210 000 l'ont été au cours du 1^{er} semestre.

Le tableau ci-dessous présente les crédits exécutés en 2024 au titre du SRAV par l'Agence nationale du sport :

Type de projet	Nombre d'actions	Montant accordé
Projets Sportifs Fédéraux	248	404 261 €
Projets Sportifs Territoriaux	460	2 378 475 €
Projets Sportifs Territoriaux – Professionnalisation (apprentissage, emploi, dispositif 1 jeune 1 mentor)	58	573 870 €
Total général	766	3 356 606 €

PROGRAMME

P354 – Administration territoriale de l'État

Mission : Administration générale et territoriale de l'État

Responsable du programme : Hugues MOUTOUH, Secrétaire général du ministère de l'Intérieur

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
354 – Administration territoriale de l'État	84 354 421	86 394 202	90 886 601	87 637 104	93 976 790	91 818 469

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le ministère de l'Intérieur est chargé des missions relatives à la sécurité et aux libertés publiques ainsi qu'au bon fonctionnement des institutions locales et de la vie démocratique. Par la permanence de son fonctionnement, son maillage territorial, et sa dimension interministérielle, le réseau préfectoral assure la présence de l'État sur le territoire.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, le **programme 354 « Administration territoriale de l'État »** regroupe :

- d'une part, les crédits de masse salariale et les emplois du réseau des préfectures et des sous-préfectures (y compris les membres du corps préfectoral en affectation territoriale), les personnels affectés au sein des SGAR (y compris les emplois DATE), les emplois des secrétariats généraux communs départementaux (SGCD) ainsi que les emplois des directeurs des directions départementales interministérielles et les crédits afférents ;
- d'autre part, les crédits de fonctionnement et d'investissement du réseau des préfectures, des sous-préfectures, des SGAR, des DDI et des DR sous l'autorité des préfets en France métropolitaine et dans les départements, régions, collectivités uniques d'outre-mer, les hauts commissariats et les administrations supérieures et la préfecture de police pour le département des Bouches-du-Rhône

En matière de sécurité routière, le programme 354 participe au financement du service du permis de conduire en dédiant une partie des effectifs des préfectures à la gestion de ce titre.

L'instruction des dossiers de droits à conduire est effectuée dans un des 23 centres d'expertise et de ressources titres (CERT) dédiés aux droits à conduire (19 CERT en métropole, 3 en Outre-mer, 1 à la Préfecture de police de Paris qui ne relève pas du programme 354). La fabrication des titres relève de la compétence de l'ANTS qui a en charge le contrôle de la production et de la sécurisation des titres effectuées par l'Imprimerie nationale. Les missions de proximité restent assurées par chaque préfecture.

Le programme 354 porte également les crédits de fonctionnement courant ainsi que les crédits immobiliers des personnels de la sécurité routière en poste dans les services déconcentrés.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Pour le titre 2, le programme 354 concourt à la politique de sécurité routière au travers des actions suivantes :

- L'action 1 « Coordination de la sécurité des personnes et des biens » à travers les fonctions de coordination et de pilotage du préfet dans le domaine de la sécurité des personnes et des biens ;
- L'action 2 « Réglementation générale, garantie de l'identité et de la nationalité, délivrance de titres » dans le cadre de l'instruction des droits à conduire.

Pour ces deux actions, les crédits indiqués correspondent à la quote-part moyenne que les préfectures consacrent à la politique de sécurité routière. Celle-ci est calculée sur la base d'un coût moyen de fonctionnement et de structure par agent et de l'intégration des frais de représentation du corps préfectoral, au prorata du temps qu'ils consacrent à la politique de sécurité routière.

Le programme 354 concourt à la politique de sécurité routière au travers des actions suivantes :

- L'action 5 « Fonctionnement courant de l'administration territoriale » regroupe les crédits de fonctionnement des IPCSR et des DPCSR ;
- L'action 6 « Dépenses immobilières de l'administration territoriale » porte la part des dépenses immobilières (investissement, entretien courant et lourd, loyers et charges immobilières) en rapport avec les effectifs participant à la politique de sécurité routière en préfectures, directions régionales et DDI.

L'évaluation de la contribution financière, de ces deux actions, à la sécurité routière est calculée au prorata des effectifs « sécurité routière » recensés sur le total des effectifs soutenus par le programme.

PROGRAMME

P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière

*Mission : Contrôle de la circulation et du stationnement routiers
Responsable du programme : , Déléguée à la sécurité routière*

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	339 718 023	341 203 825	336 340 107	336 340 107	344 340 107	344 340 107

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » relève du ministère de l'Intérieur. Il est placé sous la responsabilité de la déléguée à la sécurité routière.

Ce programme a pour finalité la lutte contre l'insécurité routière afin de réduire le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes en France. Il couvre l'action et les moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre du système de contrôle automatisé, à l'exception des moyens humains nécessaires à la mise en œuvre des dispositifs mobiles et des moyens humains de l'État alloués au traitement automatisé des infractions.

Le programme est financé par une fraction du produit des amendes forfaitaires dressées dans le cadre du contrôle automatisé.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 751 est mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

PROGRAMME

P753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Mission : Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Responsable du programme : , Déléguée à la sécurité routière

	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 200 000	26 200 000	26 180 665	26 180 665	26 180 665	26 180 665

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers » relève du ministère de l'Intérieur. Il est placé sous la responsabilité de la déléguée à la sécurité routière.

Ce programme est dédié au développement du procès-verbal électronique (PVé). Il participe ainsi à la modernisation de la chaîne de traitement des infractions aux règles de stationnement. Il est financé par une partie des recettes des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé et des amendes forfaitaires majorées versées à la seconde section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 753 est mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière sous la forme d'une subvention pour charges de service public versée à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

PROGRAMME

P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières

Mission : Contrôle de la circulation et du stationnement routiers

Responsable du programme : Cécile RAQUIN, Directrice générale des collectivités locales

Numéro et intitulé du programme	Exécution 2024		LFI + LFRs 2025		PLF 2026	
	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	737 115 830	735 665 422	776 777 533	776 777 533	806 735 047	806 735 047

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 754 « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières » relève du ministère de l'Intérieur. Il est placé sous la responsabilité de la directrice générale des collectivités locales.

Ce programme permet le versement d'une partie des recettes encaissées par l'État, au titre des amendes de police relatives à la circulation routière, aux collectivités territoriales, pour lutter contre l'insécurité routière et améliorer les conditions de circulation.

La mise en place d'une politique efficiente en matière de sécurité routière est ainsi obtenue grâce aux projets innovants liés aux infrastructures routières et aux modes de transport financés par un grand nombre de collectivités territoriales. Les communes, établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et départements sont libres de choisir les opérations à financer en fonction des besoins prioritaires qu'ils identifient au plan local.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 754 est considérée comme mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

En effet, les investissements réalisables portent sur les aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, mais également les aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements, les aménagements de carrefours et les équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic. L'intégralité de ces opérations participe à l'objectif global de lutte contre l'insécurité routière.

Annexes

Programme d'études et de recherche

L'OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTERIEL DE SECURITE ROUTIERE

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) est un organisme placé auprès de la Délégée interministérielle à la sécurité routière. Il bénéficie d'une indépendance professionnelle qui assure l'impartialité et l'objectivité des données qu'il collecte, conformément aux exigences de l'Autorité de la statistique publique. L'ONISR est dirigé par la Secrétaire générale assistée d'une adjointe. Il comprend le bureau de la production statistique ainsi que le bureau du pilotage et de la valorisation des études, de la recherche et des évaluations.

Au titre de sa compétence statistique, l'ONISR :

- anime le réseau des observatoires locaux de sécurité routière, ainsi que des services déconcentrés de l'État chargés du suivi de l'activité des forces de l'ordre en matière de sécurité routière et de l'analyse des remontées rapides « accidents » ;
- assure la maîtrise d'ouvrage du système d'information relatif aux accidents et aux infractions au code de la route et son interfaçage avec d'autres systèmes d'information ;
- garantit la qualité de l'ensemble de la chaîne de remontée et d'analyse des accidents et des infractions au code de la route ;
- collecte, met en forme, interprète et diffuse les données et analyses de l'accidentalité routière et des comportements en circulation ;
- produit des bulletins périodiques et bilans annuels de l'accidentalité routière et des comportements en circulation, notamment à travers les infractions et leur impact sur le permis à points.

Au titre de sa compétence de pilotage des études, de la recherche et des évaluations en matière de sécurité routière, l'ONISR :

- oriente la recherche et pilote les études d'accidentalité routière et des comportements en circulation ;
- coordonne l'évaluation des mesures de sécurité routière en lien avec les services de la délégation à la sécurité routière ;
- coordonne les études et enquêtes réalisées ou commanditées par les services déconcentrés de l'État en matière de sécurité routière ;
- valorise les résultats des études, projets de recherche et évaluations ;
- représente la France au sein des réseaux européens et internationaux s'intéressant à la connaissance de l'accidentalité routière et des comportements en circulation.

LE PROGRAMME DE RECHERCHE DE LA DÉLÉGATION À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Pour répondre aux nouveaux enjeux de sécurité routière, la Délégation à la sécurité routière a redéfini sa stratégie en matière de recherches et d'études autour de 6 axes prioritaires pour 2023-2027. Ces 6 axes ont été définis pour tenir compte des mutations des comportements, des évolutions démographiques ou technologiques, ou encore des nouveaux besoins mis en exergue par la crise sanitaire (ils ont évolué par rapport aux 7 thématiques prioritaires visées pour la période 2018-2022). Les 6 axes prioritaires sont les suivants :

- les facteurs d'accidents ;
- les usagers de la route (comprenant un volet sur les personnes en sur-risque d'être victimes ou responsables d'accidents, et un volet sur la santé des conducteurs et des autres usagers de la route) ;
- les victimes (avec un volet sur les blessés graves, un sur les usagers vulnérables, et un sur l'onde de choc) ;
- l'éducation et la formation tout au long de la vie ;
- les évolutions du véhicule (axé sur le véhicule à délégation de conduite partielle ou totale, les aides à la conduite, les véhicules innovants, les mobilités douces, et les deux-roues motorisés) ;
- les spécificités territoriales.

La Délégation à la sécurité routière publie ainsi, chaque année, un appel à projets qui s'adresse à toutes les communautés scientifiques et à tous les acteurs impliqués dans la recherche en matière de sécurité routière.

Les études et recherches retenues à l'issue de cet appel à projets sont soutenues par le **programme 207 « Sécurité et éducation routières »** et le **programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière »**.

Dans le cadre de son appel à projets d'études et de recherches adressé à toutes les communautés scientifiques et à tous les acteurs impliqués dans la recherche en matière de sécurité routière, les études listées ci-dessous ont été soutenues par la Délégation à la sécurité routière et sont toujours en cours en 2025.

1/ Études relatives au véhicule automatisé

FOCUS : ADASAFE (2023-2025)

Étude de la compréhension et de l'usage qu'ont les conducteurs des ADAS : Évaluer la compréhension et l'usage qu'ont les conducteurs des ADAS afin d'identifier les impacts sur la sécurité, tant positifs que négatifs

- DIREM – Déterminants Individuels de Reprise En Main des véhicules autonomes : identification des déterminants cognitifs et psychomoteurs (capacité d'observation et de traitement d'une information) favorisant une bonne performance de reprise en main du véhicule à délégation de conduite, et observer la variabilité interindividuelle (2022-2025)
- SR-VI Usagers – Favoriser la sécurité routière avec les véhicules intelligents : vers une meilleure prise en compte des autres usagers : observer et comprendre les adaptations comportementales des usagers de la route dans leurs interactions avec les véhicules à délégation de conduite (2022-2025) ;
- Activités conducteur compatibles avec la délégation de conduite : Évaluer la capacité d'un conducteur à reprendre le contrôle de la conduite lorsque la tâche de conduite est déléguée au véhicule autonome (2023-2025) ;
- Analyse juridique des textes internationaux permettant la circulation routière des véhicules à délégation de conduite : Déterminer si le cadre légal actuel est suffisant pour permettre le déploiement des véhicules à délégation de conduite quel que soit le niveau de délégation tant pour le véhicule individuel que pour les STRA (2023-2025) ;
- Impact des règlementations GSR1, GSR2 et Euro NCAP sur l'évolution de l'accidentologie Française des poids lourds : vérifier l'adéquation entre les scénarios d'accidentologie réels et les systèmes sous homologations GSR1 applicable depuis 2014 sur les PL ; déduire l'impact statistique du GSR2 sur les cas d'accidents étudiés ; mesurer l'impact au fil des années (2023-2028) ;
- Nouveaux facteurs d'accidents liés aux systèmes ADAS et à leurs limites, faiblesses ou mauvais usages (2024-2025).

2/ Études relatives aux personnes âgées

- Génération – Effet générationnel et accidentalité : Mieux comprendre l'accidentalité à travers une approche âge/période/cohorte. Déterminer l'existence d'un effet génération dans les pratiques de mobilités, le rapport aux règles, les nouveaux aménagements et usages de l'espace public (2023-2026).

3/ Études comprenant un volet évaluation

FOCUS : SomnoRisk (2023-2026)

Évaluation de la somnolence et du risque accidentel dans une population de patients à risque, une cohorte en soins courants.

Cette étude consiste en une évaluation des pratiques actuelles de mesure de la somnolence objective par test de maintien de l'éveil (TME). Le projet compare les résultats des TME à des modes de détection de la somnolence par questionnaire et/ou des tests automatisés. Les résultats permettront d'adresser les TME uniquement aux patients pour lesquels une somnolence sévère contre-indiquant la conduite est fortement suspectée. Les données produites chercheront à faire progresser les connaissances et la prévention du risque lié à la somnolence au volant.

- Ville 30 – Produire une méthodologie pour évaluer les effets du passage à 30 km/h. Produire des éléments de connaissances sur l'impact de la « ville 30 » : bilan socio-économique lorsque la taille de l'agglomération le permet, évaluation plus qualitative dans les autres cas (2023-2026) ;
- CYCL-OPE – Du CYCListe au trottinettiste : OPErationnalisation de l'incitation des usagers vulnérables à porter leur équipement de sécurité (2023-2026).

4/ Études relatives aux facteurs de risque

- Analyse des conséquences de l'Alcool et des Stupéfiants en Sécurité Routière : Mieux connaître les effets de l'alcool et des stupéfiants dans les accidents mortels de la route ainsi que le contenu éducatif des formations en lien sur ces thématiques (2023-2025).

5/ Études relatives aux usagers vulnérables

FOCUS : CraVAT (2020-2025)

Cette étude vise à mieux connaître les caractéristiques des véhicules de tourisme, des motos et tricycles à moteurs non carrossés impliqués dans les accidents de la route selon la typologie de l'accident.

- PRéViSlon - Plateforme de Réalité Virtuelle pour l'étude de la Sécurité des futures Interactions véhicule autonome – piétons (2022-2025) : analyse des interactions entre les piétons et les véhicules à délégation de conduite lors d'une action de traversée, au moyen de casques de réalité virtuelle ;
- ATUVVU – Analyse auTomatique des Usagers Vulnérables par Vidéo en milieu Urbain : développement d'une méthodologie de mise en œuvre d'un outil vidéo évaluant la sécurité des usagers vulnérables en milieu urbain (2022-2026) ;
- CHARMENT-vélo – La charge mentale est-elle un indicateur des zones d'accidents impliquant les vélos : Évaluer, en simulation de déplacement, la charge mentale des cyclistes en zones accidentogènes pour comprendre son rôle dans le déroulement de l'accident (2022-2025) ;
- NTIC Secu 2R – Étude de l'apport des Nouvelles Technologies d'Information et de Communication pour la Sécurité des 2 Roues : Évaluer le potentiel d'utilisation des outils de perception augmentée pour améliorer la sécurité des usagers de deux-roues, selon le canal sensoriel utilisé (2022-2025) ;
- TrottCare – Analyse du risque de l'usager de la trottinette électrique en ville : identifier les segments corporels impactés en cas de chute, selon les infrastructures concernées. Les apports du casque sont également évalués (2022-2025) ;
- IPIC : Interactions piéton-cycliste dans les espaces urbains partagés. Évaluer les prises de décisions et stratégies d'adaptation lors d'interactions piétons-cyclistes dans les espaces partagés (2024-2027) ;
- CycloSafe : Étude quantitative des risques auxquels sont soumis les cyclistes lors de leurs trajets quotidiens. Quantifier l'ensemble des dangers que subissent les cyclistes lors de leurs trajets, de manière à mieux cibler les actions pour l'amélioration de leur sécurité (2024-2027) ;
- Réuvé : Étude de la prise en compte de la sécurité des usagers vulnérables dans l'organisation de la mobilité à La Réunion. Analyse de l'accidentalité des usagers vulnérables, de leur perception de la sécurité et des infrastructures (2024-2027).

6/ Études relatives aux questions sociales, territoriales, de genre

FOCUS : GUADELOOP (2023-2025)

Analyse du dispositif global de sécurité routière en Guadeloupe et accompagnement des décideurs publics.

Cette étude vise à obtenir une vision systémique de la sécurité routière en Guadeloupe et à assurer un accompagnement opérationnel des acteurs du territoire, pour prendre en compte ces éléments afin d'améliorer le niveau de sécurité.

- SPOTE : Spécificités des populations et impact des territoires sur le devenir intrahospitalier des victimes d'accidents de la route pris en charge en soins critiques en France entre 2013 et 2027 (2023-2027) ;

- Sécurité routière aux Antilles : représentation sociale de la conduite et du rapport au risque de la mobilité motorisée chez les guadeloupéens et martiniquais. Cibler les rapports à la conduite, au risque et au sentiment d'invulnérabilité chez les populations étudiées. Identifier des leviers de changements de comportements (2024-2026) ;
- CORIST : Conformité aux Règles de sécurité routière selon l'Identité Socio-Territoriale : les représentations et la confiance comme leviers d'intervention (2024-2027) ;
- PARTAGE : Le partage du volant dans les couples : quels facteurs psychosociaux influencent le partage de la conduite chez les couples d'automobilistes ? (2024-2027).

7/ Études relatives à la santé

FOCUS : Prévalence NPS (2024-2025)

Prévalence des nouveaux produits de synthèse.

Cette étude vise à :

- identifier les cas positifs aux nouveaux produits de synthèse (NPS) et négatifs aux stupéfiants classiques.
- établir une surveillance scientifique sur l'émergence de nouvelles substances.
- harmoniser l'approche analytique de confirmation utilisée par les laboratoires

- EPICO – Épilepsie et conduite : compléter l'évaluation médicale de l'aptitude à la conduite par une évaluation plus objective sur simulateur de conduite pour les patients souffrant d'épilepsie (2022-2025) ;
- Apticonduite : Améliorer l'évaluation médicale en proposant d'étudier et de valider une méthode de détection des troubles d'exploration visuelle et autres troubles neuro-visuels sur simulateur de conduite (2023-2026) ;
- ESSC – Sécurité routière et santé : première étape d'exploration, d'une conduite dite sécuritaire, via une évaluation sur simulateur de conduite : Déterminer des seuils de référence prédictifs d'une conduite sécuritaire. Développer un système de référence facilitant la décision d'aptitude médicale à la conduite automobile via une évaluation sur simulateur de conduite ;
- TARPON II : Conduire une analyse du risque d'accidents lié à la consommation de médicaments à partir de la base de données des urgences de Bordeaux. Compléter les fiches résumées du passage dans 15 services d'urgences pour en faire un système de surveillance et de recherche sur le traumatisme, en utilisant des algorithmes de traitement du langage naturel de type Transformer ;
- SimuStroke : Capacités discriminantes du test sur route, du test sur simulateur de conduite et du bilan neuropsychologique à évaluer la capacité à reprendre la conduite automobile après un accident vasculaire cérébral (2024-2028).

8/ Études diverses

- DIALOGUE - Identité et rapport à la règle des catégories d'usagers de la route : évaluation de leviers visant la diminution des tensions inter-usagers, la conformité et l'adhésion aux règles de circulation (2022-2025) ;
- SéRENOS – Sécurité Routière : Éclairage Nocturne et Observation Satellitaire : Mieux comprendre l'impact de l'éclairage nocturne sur les accidents corporels, dans le but d'adapter les stratégies d'éclairage public (2023-2025) ;
- ERROLI : Exposition au Risque ROutier dans la Livraison Instantanée. Établir un profil sociodémographique des livreurs (statut de travail, conditions de travail, type de véhicule). Le risque d'accident pour ces travailleurs sera estimé et comparé à la population générale des 2RM et des cyclistes. (2024-2027).

LE CENTRE D'ETUDES ET D'EXPERTISE SUR LES RISQUES, L'ENVIRONNEMENT, LA MOBILITE ET L'AMENAGEMENT

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) intervient auprès de l'État, des collectivités et des entreprises pour les aider à agir en vue d'atteindre les objectifs de réduction de l'accidentalité en France. En application de la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale dite « loi 3DS », la modification statutaire de l'établissement par le décret n° 2022-897 du 16 juin 2022 a introduit la possibilité pour les collectivités territoriales et leurs groupements d'adhérer à l'établissement, de façon à pouvoir, sous certaines conditions, bénéficier de façon simplifiée de l'expertise du CEREMA.

Les principales études menées dans le cadre de la sécurité routière sont :

- administration générale de la base accidents et accompagnement du développement du système d'information accidentologie ;
- 50 % du bilan annuel de l'accidentalité en France ;
- analyse automatique des comportements et des interactions des usagers vulnérables par vidéo en milieu urbain ;
- accidentalité liée à la consommation d'alcool et de stupéfiants ;
- vitesse des cyclistes et accidentalité ;
- état des lieux de l'accidentalité en Guadeloupe et scénarios d'évolution ;
- avis aux administrations centrales sur l'évolution de la réglementation et de la doctrine et à l'instruction des demandes d'expérimentations ;
- actualisation du guide marquage en milieu urbain ;
- étude des conséquences de l'émergence des véhicules intermédiaires pour les gestionnaires de voirie en zone peu dense ;
- classement des sections du réseau routier national en application de la directive européenne de 2019 sur la gestion de la sécurité des infrastructures ;
- méthode d'évaluation socio-économique du cocktail de mesures « ville 30 » ;
- guide accessibilité des passages à niveau ;
- étude sur les traversées piétonnes dénivélée au niveau des passages à niveau ;
- évolution des recommandations pour l'aménagement des chaussées à voie centrale bidirectionnelle.

L'UNIVERSITE GUSTAVE EIFFEL

L'université Gustave Eiffel a été créée en 2020 sur un modèle innovant rassemblant pour la première fois en France le triptyque université/écoles/organisme de recherche avec l'ambition est de transformer la vie et les villes. Elle est le fruit d'une histoire commune initiée il y a plus de 20 ans entre une université (UPEM), un institut de recherche (IFSTTAR), 3 écoles d'ingénieurs (ESIEE Paris, ENSG, EIVP) et une école d'architecture (École d'architecture de la ville & des territoires Paris-Est). L'Université Gustave Eiffel porte l'ambition scientifique de l'I-SITE FUTURE : préparer la transformation et l'adaptation soutenable des villes et des territoires.

Les études menées par l'Université Gustave Eiffel recouvrent les 7 thématiques suivantes :

1. Le véhicule Autonome/Automatisé ;
2. L'analyse de la conduite et des comportements (notamment en mode « dégradé ») ;
3. Les deux-roues motorisés ;
4. Les modes doux (piétons, vélos, engins de déplacement personnel (EDP), etc.) et véhicules intermédiaires ;
5. L'approche biomécanique et ergonomique ;
6. Les infrastructures ;
7. Le management de la sécurité routière, observation de l'insécurité routière.

Contentieux judiciaire de la sécurité routière

Les parquets recourent à l'ensemble des alternatives (stages de sensibilisation à la sécurité routière, orientation sanitaire et sociale, classement sous condition de régularisation) et modes de poursuites mis à leur disposition (ordonnance pénale, composition pénale, comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité, convocation par officier de police judiciaire ou par procès-verbal, comparution immédiate, ouverture d'information judiciaire). Ils sont ainsi parvenus à répondre efficacement à un contentieux croissant, représentant une part de plus en plus importante des procédures traitées par les tribunaux.

La loi du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice a modifié le Code de procédure pénale et le Code de la route afin que le mécanisme de l'amende forfaitaire, déjà applicable à de nombreuses contraventions des quatre premières classes (qui permet d'éteindre l'action publique si l'auteur des faits, qui ne conteste pas la procédure devant le juge, paie volontairement une amende forfaitaire - AF - ou, en l'absence de paiement volontaire dans un certain délai, reçoit une amende forfaitaire majorée - AFM - qui peut être exécutée de force par le trésor) soit étendu :

- À des contraventions de la 5^e classe (C5) dont la liste est fixée par le décret n° 2024-528 du 10 juin 2024 portant diverses dispositions en matière de sécurité et circulation routière ;
- Aux délits de défaut de permis de conduire ou de défaut d'assurance, selon des modalités précisées par décret simple et par arrêté.

Cette réforme a pour objet de permettre une répression plus rapide, plus efficace et plus homogène de ces infractions, en simplifiant la procédure et les charges des juridictions, puisqu'elle évite notamment, sauf en cas de contestation devant le juge, de recourir à la procédure d'ordonnance pénale ou de poursuites devant le tribunal. Elle prévoit la centralisation du dispositif auprès du centre national de traitement de Rennes (CNT), qui gère l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) et qui, sous le contrôle de l'officier du ministère public et du procureur de la République de Rennes, reçoit les procès-verbaux électronique (PVe) de constatation des infractions, adresse les AF et les AFM, reçoit les contestations/réclamations et, si elles sont recevables (notamment après paiement d'une consignation préalable) transmet les dossiers aux parquets locaux (qui ne connaissent donc désormais de ces procédures que de façon résiduelle, en cas de contestation/réclamation).

Le décret d'application concernant la forfaitisation des délits routiers a été signé le 28 mars 2017.

La mise en place d'un comité de coordination mensuel, associant l'ensemble des acteurs de la chaîne de traitement (ANTAI, direction générale de la Police nationale – DGNP, direction générale de la Gendarmerie nationale – DGGN, direction centrale de la sécurité publique – DCSP, DACG, direction des services judiciaires – DSJ, direction générale des finances publiques - DGFIP, parquet de Rennes), a permis la mise en production d'un dispositif complet du relevé de l'infraction jusqu'à la saisine du tribunal correctionnel en cas de contestation recevable.

Une expérimentation a été menée à compter de novembre 2018 auprès des unités de police et de gendarmerie de Rennes, Créteil et Lille avec une généralisation du dispositif pour l'ensemble du territoire national à compter du 14 janvier 2019. La forfaitisation de ces délits routiers a donné lieu à une circulaire DACG-DSJ du 16 novembre 2018 ainsi qu'à une dépêche DSJ du 16 janvier 2019 au jour de sa généralisation à l'ensemble du territoire national.

Actuellement, les amendes forfaitaires délictuelles (AFD) ne sont ni inscrites au Casier judiciaire, ni saisies dans Cassiopée, mais sont depuis peu disponibles dans l'application de l'ANTAI. Le tableau ci-dessous fournit les volumes annuels d'AFD dressées par les services de police et de gendarmerie pour les infractions routières. En 2022, la part des AFD (sans contestation ni majoration du fait d'un paiement hors délais) parmi les reçues est de 21 %. Certaines amendes émises ne sont en effet pas reçues car le mis en cause ne peut pas être retrouvé (problème d'identité, d'adresse...).

Ces AFD ne sont pas intégrées dans les indicateurs donnés dans la suite de ce rapport.

Nombre d'amendes forfaitaires délictuelles émises en matière de délits routiers par les services de police et de gendarmerie en 2023

	Émises	Reçues
Circulation avec un véhicule terrestre à moteur sans assurance	159 114	137 263
Conduite d'un véhicule sans permis	28 305	22 601
Conduite d'un véhicule avec un permis de conduire d'une catégorie n'autorisant pas sa conduite	3 420	3 072

Source : ANTAI, application AGDD.

Champ : France.

En 2023, hors tribunaux de police, 227 000 condamnations ont sanctionné 328 600 infractions à la sécurité routière^[1], ce qui représente 42 % de l'ensemble des condamnations.

Les infractions liées au non-respect des règles de conduite constituent le principal groupe d'infractions sanctionnées, représentant 64 % des condamnations prononcées et 50 % des infractions sanctionnées en 2023, en matière de sécurité routière. Sur la même année, les infractions papiers représentent 27 % des condamnations et 38 % des infractions sanctionnées.

Les infractions visant à faire obstacle aux contrôles, parmi lesquelles les délits de fuite et les refus d'obtempérer, représentent 5 % des condamnations et 8 % des infractions sanctionnées en 2023. Enfin, les atteintes corporelles involontaires par conducteur, avec ou sans état alcoolique ou usage de stupéfiants, pèsent pour 3 % des condamnations et 2 % des infractions sanctionnées.

Vue d'ensemble des condamnations et des infractions du contentieux de la circulation routière

Source : ministère de la justice, SG, SSER, fichier statistique du Casier judiciaire national des personnes physiques

Champ : France, infractions sanctionnées et condamnations définitives prononcées

Unité : condamnation et infraction

	Nombre de condamnations			Nombre d'infractions sanctionnées		
	2021	2022sd	2023p	2021	2022sd	2023p
Toutes infractions à la sécurité routière	220 857	216 413	227 009	319 254	312 604	328 589
Non-respect des règles de conduite	137 123	138 871	144 748	154 376	156 500	164 379
Conduite en état alcoolique	65 138	69 557	69 833	73 441	77 610	78 338
dont récidive de conduite en état alcoolique	13 819	13 747	13 718	15 536	15 402	15 452
dont conduite en état alcoolique et en ayant fait usage de stupéfiant	7 412	8 026	8 896	7 849	8 537	9 430
Conduite en ayant fait usage de stupéfiant	55 096	53 867	60 270	62 276	61 777	69 710
Grand excès de vitesse	16 889	15 447	14 645	18 659	17 113	16 331
Atteinte involontaire à la personne	6 965	6 465	6 543	7 808	7 232	7 299
Blessure par conducteur sans circonstance aggravante	2 226	1 888	1 816	2 549	2 184	2 075
Blessure par conducteur avec circonstance aggravante ou récidive	3 944	3 860	3 998	4 461	4 331	4 469
dont blessure involontaire avec ITT <= 3 mois en état alcoolique ou en ayant fait usage de stupéfiant	1 400	1 335	1 407	1 529	1 449	1 522
dont blessure involontaire avec ITT > 3 mois en état alcoolique ou en ayant fait usage de stupéfiant	156	139	167	167	145	174
Homicide par conducteur sans circonstance aggravante	379	303	310	379	303	311
Homicide par conducteur avec circonstance aggravante ou récidive	416	414	419	419	414	424
dont homicide involontaire en état alcoolique ou en ayant fait usage de stupéfiant	116	107	96	116	107	97
Infraction "papier"	62 327	57 756	61 189	124 198	119 195	126 052
Conduite d'un véhicule sans permis	23 504	20 207	19 237	42 081	37 881	37 570
Conduite malgré suspension du permis	28 745	28 432	32 596	37 781	38 316	44 051
Défaut d'assurance	8 735	7 844	8 208	42 592	41 331	42 890
Défaut de plaque ou fausse plaque	1 343	1 273	1 148	1 744	1 667	1 541
Infractions sanctionnant la volonté d'échapper au contrôle	12 321	11 224	12 165	28 395	25 840	25 894
Délit de fuite	3 981	3 647	3 513	5 322	4 878	4 715
Refus d'obtempérer	7 374	6 602	7 709	17 775	14 916	15 408
Refus de vérification de l'état alcoolique	960	968	nc	5 288	5 536	5 764
Utilisation d'appareil perturbateur d'instrument de police	6	7	<5	10	10	7
Autres infractions de circulation routière	2 121	2 097	2 364	4 477	4 337	4 965

¹ : interruption totale de travail

<5 : effectif non nul inférieur à 5, non communiqué en raison du secret statistique

nc : effectif supérieur ou égal à 5, non communiqué en raison du secret statistique

Note 1 : les condamnations de 2022 sont semi-définitives. Le pourcentage de ces condamnations estimées est de 4% pour les infractions de non respect des règles de conduite, 4% pour les infractions d'atteinte involontaire à la personne, 5% pour les infractions papier, 5% pour les infractions sanctionnant la volonté d'échapper au contrôle et de 8% pour les autres infractions routières.

Note 2 : les condamnations de 2023 sont provisoires. Le pourcentage de ces condamnations estimées est de 14% pour les infractions de non respect des règles de conduite, 12% pour les infractions d'atteintes involontaires à la personne, 16% pour les infractions papier, 17% pour les infractions sanctionnant la volonté d'échapper au contrôle et de 20% pour les autres infractions routières.

Note 3 : la nomenclature utilisée dans ce tableau est plus détaillée que celle du tableau 1. Celle du tableau 1 est en nature d'affaire (Nataff) tandis que celle du tableau 2 est en nature d'infraction (Natif) laquelle permet des catégories plus fines.

Note de lecture : en 2023, 328 589 infractions à la sécurité routière ont été sanctionnées. 227 009 condamnations ont porté sur une infraction principale relative à la sécurité routière

Légende : sd : semi-définitive p : provisoire

Pour faire face à l'augmentation massive du contentieux routier au début de années 2000, notamment due à la correctionnalisation^[2] de certaines infractions en 2004 qui étaient antérieurement des contraventions (infractions « papiers » : conduite sans permis et sans assurance essentiellement), plusieurs procédures ont été créées pour éviter d'engorger les tribunaux correctionnels et accélérer le traitement judiciaire des infractions aux règles de la sécurité routière.

En 2023, sur les 227 000 procédures, la proportion d'ordonnances pénales (139 400) est plus élevée (61 %), devant celles des jugements au tribunal (21 %, 47 200 jugements) et des ordonnances d'homologation dans le cas d'une CRPC (18 %, 40 300 ordonnances)

Contentieux de la circulation routière selon le type de procédure judiciaire en 2023

Source : ministère de la justice, SG, SSER, fichier statistique du Cadre judiciaire national des personnes physiques

Champ : France, condamnations définitives prononcées.

	unité : condamnation							
	Ordonnances pénales		Jugement du tribunal		CRPC (ordonnances d'homologation) ²		Toutes procédures	
	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%
Ensemble	139 423	100	47 237	100	40 349	100	227 009	100
Non-respect des règles de conduite	97 351	69,8	22 872	48,4	24 525	60,8	144 748	63,8
Conduite en état alcoolique	44 555	32,0	11 167	23,6	14 111	35,0	69 833	30,8
dont récidive de conduite en état alcoolique	2 249	1,6	4 838	10,2	6 631	16,4	13 718	6,0
dont conduite en état alcoolique et ayant fait usage de stupéfiant	4 018	2,9	2 141	4,5	2 737	6,8	8 896	3,9
Conduite en ayant fait usage de stupéfiant	39 884	28,6	10 003	21,2	10 383	25,7	60 270	26,5
Grand excès de vitesse	12 912	9,3	1 702	3,6	31	0,1	14 645	6,5
Atteinte involontaire à la personne	14	0,0	4 362	9,2	2 167	5,4	6 543	2,9
Blessure par conducteur sans circonstance aggravante	7	0,0	1 039	2,2	770	1,9	1 816	0,8
Blessure par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	7	0,0	2 594	5,5	1 397	3,5	3 998	1,8
dont blessure involontaire avec ITT' <= 3 mois en état alcoolique ou ayant fait usage de stupéfiant	<5	nc	nc	nc	682	1,7	1 407	0,6
dont blessure involontaire avec ITT > 3 mois en état alcoolique ou ayant fait usage de stupéfiant	0	0,0	132	0,3	35	0,1	167	0,1
Homicide par conducteur sans circonstance aggravante	0	0,0	310	0,7	0	0,0	310	0,1
Homicide par conducteur avec circonstance aggravante ou récidive	0	0,0	419	0,9	0	0,0	419	0,2
dont homicide involontaire en état alcoolique ou ayant fait usage de stupéfiant	0	0,0	96	0,2	0	0,0	96	0,0
Infraction "papier"	36 386	26,1	14 106	29,9	10 697	26,5	61 189	27,0
Conduite d'un véhicule sans permis	11 926	8,6	4 718	10,0	2 593	6,4	19 237	8,5
Conduite malgré suspension du permis	16 765	12,0	8 153	17,3	7 678	19,0	32 596	14,4
Défaut d'assurance	7 115	5,1	960	1,8	233	0,6	8 208	3,6
Défaut de plaque ou fausse plaque	580	0,4	375	0,8	193	0,5	1 148	0,5
Infractions sanctionnant la volonté d'échapper au contrôle	4 354	3,1	5 173	11,0	2 638	6,5	12 165	5,3
Délit de fuite	1 701	1,2	1 254	2,7	558	1,4	3 513	1,5
Refus d'obtempérer	2 253	1,6	3 550	7,5	1 906	4,7	7 709	3,4
Refus de vérification de l'état alcoolique	400*	0,3*	369	0,8	174	0,4	943*	0,4*
Utilisation d'appareil perturbateur d'instrument de police			0	0,0	0	0,0		
Autres infractions de circulation routière	1 318	1,0	724	1,5	322	0,8	2 364	1,0

■ Interruption totale de travail

* : Comparaison sur reconnaissance préalable de culpabilité

<5 : effectif non nul inférieur à 5, non communiqué en raison du secret statistique

nc : effectif supérieur ou égal à 5, non communiqué en raison du secret statistique

*Cellules fusionnées en raison du secret statistique

Les données 2023 sont provisoires (15 % d'estimation).

Note de lecture : En 2023, 227 009 condamnations ont été prononcées pour une infraction principale relative à la sécurité routière. Parmi celles-ci, 139 423 sont des ordonnances pénales.

Les infractions relatives à la conduite en état alcoolique représentent 32 % des ordonnances pénales, celles avec usage de stupéfiant représentent 29 % et les délits « papiers », 26 %. 30 % des jugements prononcés et 27 % des ordonnances d'homologation (CRPC) correspondent à des infractions « papier ».

Par nature d'infraction, les condamnations par ordonnance pénale sont nettement majoritaires pour les infractions concernant le non-respect des règles de conduite et les délits « papiers » (respectivement 67 % et 60 % des condamnations), alors que les condamnations par un jugement du tribunal sont les plus nombreuses pour les atteintes involontaires à la personne et les infractions sanctionnant la volonté d'échapper au contrôle (respectivement 67 % et 43 %).

La conduite en état alcoolique représente 48 % des infractions principales condamnées relatives aux règles de conduite en 2023 et 69 800 condamnations de ce contentieux ont été prononcées à titre d'infraction principale, dont 20 % en état de récidive légale.

Entre 2000 et 2007, le nombre de condamnations pour conduite en état alcoolique a fortement augmenté avec notamment deux années de forte hausse en 2005 (+14 %) et en 2006 (+20 %), le maximum étant atteint en 2007 avec 154 800 condamnations. Depuis, le nombre de condamnations pour conduite en état alcoolique est tendanciellement orienté à la baisse.

Sur les 69 800 condamnations prononcées pour une infraction principale de conduite en état alcoolique en 2023, plus des trois-quarts (78 %) ne sanctionnent qu'une infraction. Pour les autres condamnations, sanctionnant plusieurs infractions, neuf sur dix relèvent du champ de la sécurité routière.

Quand la condamnation vise plusieurs infractions, une peine d'amende est prononcée dans 32 % des cas contre 55 % en cas d'infraction unique. En cas d'infractions multiples, les condamnations donnent lieu majoritairement à une peine d'emprisonnement (53 %). Lorsque l'auteur de l'infraction est en état de récidive légale, une peine d'emprisonnement est prononcée dans 2 condamnations sur 3 (66 %).

Les peines principales ne donnent pas une mesure complète des sanctions prononcées pour réprimer la conduite en état alcoolique. D'autres peines viennent très souvent alourdir la sanction principale : en 2023, une mesure restrictive au permis de conduire accompagne dans 68 % des cas une peine principale d'emprisonnement ou d'amende, et une amende s'ajoute dans 17 % des cas à une peine d'emprisonnement avec sursis total.

L'exécution des peines prononcées en matière d'infractions routières

L'action du bureau de l'exécution des peines

Le contentieux routier constitue le premier champ d'action du bureau de l'exécution des peines (BEX). Celui-ci permet de mettre en œuvre immédiatement les peines privatives du droit de conduire, le recouvrement des amendes ou la délivrance de convocations devant le juge de l'application des peines ou le service pénitentiaire d'insertion et de probation, lorsque sont prononcées des peines d'emprisonnement ferme ou des mesures probatoires.

Le transfert du contentieux relevant des tribunaux de police aux tribunaux judiciaires a permis dans certains ressorts d'avoir également recours aux BEX pour centraliser et améliorer l'exécution des contraventions (de leur audience à leur exécution).

L'expérimentation E-Codex visant à améliorer le recouvrement des sanctions péquuniaires étrangères

Afin de lutter efficacement contre les infractions routières, qu'elles soient commises par des ressortissants étrangers sur notre territoire, ou par des ressortissants français sur le territoire d'autres États membres de l'Union européenne, une expérimentation est en cours sur la base de la décision-cadre 2005/214/JAI, associant le Parquet de Rennes, compétent pour le traitement automatisé des infractions routières y compris dans leur dimension européenne.

Ainsi, depuis 2017, des ateliers réguliers réunissant l'ANTAI, la DACG, le parquet de Rennes et les autorités compétentes des Pays-Bas (pays partenaire de l'expérimentation) ont permis de mettre en œuvre des échanges dématérialisés de sanctions péquuniaires, dans un premier temps dans le sens France vers Pays-Bas, afin d'améliorer leur recouvrement - et partant de diminuer les commissions d'infractions à la sécurité routière. La DACG a été acteur à ce titre du projet E-Codex visant à concevoir un outil d'échanges dématérialisés entre les Pays-Bas et la France.

Profil et caractéristiques des condamnés

Caractéristiques des condamnés pour les infractions « papiers » en 2023

Source : ministère de la justice, SG, SSER, fichier statistique du Casier judiciaire national des personnes physiques.

Champ : France, condamnations définitives prononcées.

unité : condamnation, % et année			
	Conduite d'un véhicule sans permis	Conduite malgré suspension du permis	Défaut d'assurance
Total en en %	19 237 100	32 596 100	8 208 100
Homme	91,7	91,9	87,1
Femme	8,3	8,1	12,9
Moins de 18 ans	2,1	nc	0,3
18-19 ans	11,2	1,9	4,7
20-24 ans	23,0	19,9	19,7
25-29 ans	17,4	19,6	19,4
30-34 ans	14,4	15,0	16,8
35-39 ans	11,8	12,6	13,2
40-44 ans	7,7	10,7	9,5
45-49 ans	5,4	7,0	6,4
50-54 ans	3,2	5,2	4,8
55-59 ans	1,9	3,9	2,5
60-64 ans	1,1	2,2	1,3
65-69 ans	0,5	1,2	0,8
70-74 ans	0,2	0,6	0,4
75 ans et plus	0,1	nc	0,2
<i>Age moyen (en années)</i>	31	35	33
<i>Age médian (en années)</i>	28	32	31

<5 : effectif non nul inférieur à 5, non communiqué en raison du secret statistique

nc : effectif supérieur ou égal à 5, non communiqué en raison du secret statistique

Note : les pourcentages de condamnations estimées de 2023 pour les infractions de conduite d'un véhicule sans permis, de conduite malgré suspension et de défaut d'assurance sont respectivement de 20 %, 14 % et 16 %.

Note de lecture : en 2023, 92 % des condamnations pour conduite malgré suspension concernaient des hommes.

En 2023, parmi les 19 200 condamnations prononcées pour des infractions de conduite d'un véhicule sans permis, neuf sur dix (92 %) concernait des hommes.

L'âge médian au moment des faits des auteurs d'infractions papier est compris entre 28 et 32 ans selon le type d'infraction « papiers ». Près de quatre condamnations sur dix pour conduite d'un véhicule sans permis concernent des moins de 25 ans tandis que près de huit condamnations sur dix pour conduite malgré la suspension du permis de conduire sont à imputer à des personnes de plus de 25 ans.

Caractéristiques des condamnés pour conduite en état alcoolique, sous emprise de stupéfiants ou pour atteinte involontaire à la personne en 2023

Source : ministère de la justice, SG, SSER, fichier statistique du Casier judiciaire national des personnes physiques.

Champ : France, condamnations définitives prononcées.

Unité : condamnation, % et année

	Conduite en état alcoolique	Conduite en ayant fait l'usage de stupéfiants	Blessure involontaire			Homicide involontaire		
			par conducteur sans circonstance aggravante	par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive	par conducteur sans circonstance aggravante	par conducteur avec circonstances aggravantes ou récidive		
				dont état alcoolique et stupéfiants		dont état alcoolique et stupéfiants		
Total en effectif	69 833	60 270	1 816	3 998	1 574	310	419	96
en %	100	100	100	100	100	100	100	100
Homme	88,2	92,4	75,7	87,0	86,3	81,9	91,6	88,5
Femme	11,8	7,6	24,3	13,0	13,7	18,1	8,4	11,5
Moins de 18 ans	0,1	0,5	1,4	2,1	0,1	0,7	1,7	0,0
18-19 ans	2,2	6,9	5,6	7,4	4,9	7,4	7,2	5,2
20-24 ans	13,1	24,8	15,3	19,4	17,2	12,9	22,4	23,9
25-29 ans	14,3	20,9	11,6	16,2	15,6	9,7	16,2	18,8
30-34 ans	13,8	16,6	10,1	13,4	14,1	9,0	17,0	14,6
35-39 ans	13,4	13,4	9,1	11,4	11,4	8,1	10,7	11,5
40-44 ans	12,3	9,0	6,8	8,7	10,6	7,4	7,2	7,3
45-49 ans	9,5	4,4	7,8	6,4	7,2	4,5	3,1	2,1
50-54 ans	8,4	2,3	6,7	5,4	6,9	9,7	5,0	5,2
55-59 ans	5,9	0,9	6,4	3,7	5,0	7,7	3,3	6,3
60-64 ans	3,7	0,3	4,4	2,2	3,1	7,4	1,9	3,1
65-69 ans	2,0	0,0	4,0	1,5	1,8	2,9	1,0	1,0
70-74 ans	0,8	0,0	3,7	0,9	1,2	3,9	1,9	1,0
75 ans et plus	0,5	0,0	7,1	1,3	0,9	8,7	1,4	0,0
Age moyen (en années)	38	30	42	34	37	44	33	34
Age médian (en années)	37	29	38	31	34	41	30	30

Note : les pourcentages de condamnations estimées de 2023 pour les infractions de conduite en état alcoolique, de conduite en ayant fait l'usage de stupéfiants, de blessure involontaire et d'homicide involontaire sont respectivement de 13 %, 12 %, 12 % et 12 %.

Note de lecture : en 2023, 87 % des condamnations prononcées pour blessure involontaire par conducteur avec circonstance aggravante ou récidive concernaient des hommes.

En 2023, près de neuf condamnations sur dix (88 %) pour conduite en état alcoolique concernaient des hommes. L'âge médian des auteurs au moment des faits pour ces infractions est de 37 ans. Les conducteurs sanctionnés pour conduite après usage de stupéfiants sont plus jeunes par rapport aux conducteurs sanctionnés pour conduite en état alcoolique, avec un âge médian de 29 ans.

Dans les condamnations pour blessures involontaires et homicide involontaires, l'âge médian des auteurs au moment de l'infraction sans circonstances aggravantes est sensiblement plus élevé (respectivement 38 ans et 41 ans) que celui des auteurs en état de récidive ou ayant des circonstances aggravantes (respectivement 31 ans et 30 ans).

Les femmes, très minoritaires dans ces contentieux, sont le plus représentées dans les condamnations pour atteintes corporelles involontaires sans circonstance aggravante : 24 % en cas de blessures, 18 % en cas d'homicide.

L'implication du ministère de la Justice dans le contrôle automatisé, décidée lors du comité interministériel du 18 décembre 2002, s'est poursuivie, tant au niveau central qu'au niveau local. Sous l'impulsion du procureur de la République près le tribunal judiciaire de Rennes responsable du centre national de traitement (CNT), les équipements de contrôle automatisés fixes et mobiles se sont multipliés.

Le procès-verbal électronique, qui rationalise la chaîne de traitement contraventionnelle en diminuant les coûts de traitement, est désormais généralisé.

La saisie et la confiscation des véhicules impliqués dans des infractions routières sont pratiquées par les juridictions, en particulier en cas d'infractions commises en état de récidive légale. Dans sa circulaire de politique pénale générale du 1^{er} octobre 2020, de même que dans sa circulaire du 20 juillet 2023 relative à la politique pénale en matière routière, le ministre de la Justice a encouragé les parquets à développer, notamment dans le cadre des rodéos urbains, les moyens nécessaires à une mise en œuvre rapide et systématique de la saisie des véhicules.

Conscient des contraintes liées aux frais de justice générés par le gardiennage des véhicules saisis, le ministre de la Justice a, par circulaire du 18 juin 2021, invité les parquets à conclure, avec les collectivités publiques, des protocoles permettant la prise en charge, par les collectivités territoriales, à titre gracieux, des engins motorisés saisis dans le cadre des rodéos motorisés.

Le ministre de la Justice est très engagé dans la mise en œuvre des recommandations issues du comité interministériel à la sécurité routière du 2 octobre 2015, qu'il s'agisse de renforcer l'efficacité dans la recherche des infractions, notamment par la généralisation du dépistage salivaire de stupéfiants ou l'extension du contrôle automatisé à des nouvelles infractions, telles que le non port du casque ou de la ceinture de sécurité.

La loi du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle a modifié les articles L. 121-3 et L. 130-9 du Code de la route en renvoyant à un décret en Conseil d'État la fixation des listes des infractions susceptibles d'engager la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ou d'être constatées par des appareils de contrôle automatique homologués. Ces listes ont été fixées par le décret du 28 décembre 2016, qui a inséré à cette fin dans le Code de la route deux nouveaux articles R. 121-6 et R. 130-11. Celle fixée par l'article R.121-6 ajoute aux infractions déjà prévues dans l'ancienne rédaction de l'article L. 121-3, les infractions suivantes, pour lesquelles est donc désormais encourue la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation (dans le cas où sa responsabilité pénale n'a pu être établie) :

- Port de la ceinture de sécurité homologuée dès lors que le siège qu'il occupe en est équipé, prévu à l'article R. 412-1 ;
- Usage du téléphone tenu en main, prévu aux premier, quatrième et cinquième alinéas de l'article R. 412-6-1 ;
- Arrêt, stationnement ou circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence prévus à l'article R. 412-8, au 9^o du II de l'article R. 417-10 et à l'article R. 421-7 ;
- Franchissement et chevauchement des lignes continues, prévus aux articles R. 412-19 et R. 412 - 22 ;
- Dépassemens, prévus aux articles R. 414-4, R. 414-6 et R. 414-16 ;
- Engagement dans l'espace compris entre les deux lignes d'arrêt, prévu aux deuxième et quatrième alinéas de l'article R. 415-2 ;
- Obligation du port d'un casque homologué d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur, prévue à l'article R. 431-1 ;
- Obligation, pour faire circuler un véhicule terrestre à moteur, d'être couvert par une assurance garantissant la responsabilité civile, prévue aux articles L. 211-1 et L. 211-2 du Code des assurances et à l'article L. 324-2.

Une dépêche DACG du 27 février 2017 précise les modalités d'application de ces dispositions.

Décidée lors du Comité interministériel de sécurité routière du 2 octobre 2015, la création d'un fichier des assurés (FVA) a été introduite dans la loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle du 18 novembre 2016. Le décret n° 2018-644 du 20 juillet 2018 a précisé les modalités de constitution, d'alimentation et de consultation de ce fichier. Constitué par l'Association pour la gestion des informations sur le risque en assurance (AGIRA), ce fichier contient les informations relatives aux contrats souscrits par les assurés : l'immatriculation du véhicule, le nom de l'assureur et le numéro du contrat avec sa période de validité. Toutes ces données sont mises à la disposition des forces de l'ordre depuis le 1^{er} janvier 2019.

La création de ce fichier va de pair avec le contrôle de l'assurance des véhicules à partir du dispositif de contrôle automatisé prévu par le CISR du 2 octobre 2015. Le dispositif s'appuiera sur le fichier des véhicules assurés. Concrètement, dès lors qu'une contravention aura été constatée par le CACIR à partir d'un radar, le FVA sera

consulté afin de vérifier si le véhicule incriminé était assuré. Dans le cas contraire, un avis d'amende forfaitaire délictuelle sera adressé au titulaire du certificat d'immatriculation, postérieurement à l'avis de contravention. Ce système donnera une efficacité majeure au FVA, en permettant le contrôle d'un très grand nombre de véhicules en circulation, soit tous ceux ayant fait l'objet d'une infraction constatée à l'aide d'un radar. La date de lancement du contrôle automatisé du défaut d'assurance n'est pas encore fixée. Une phase d'expérimentation et de prévention a déjà eu lieu entre la fin de l'année 2019 et le début de l'année 2020.

La loi de modernisation de la justice du XXI^e siècle a créé une infraction (contravention de 4^e classe) visant à réprimer les infractions commises avec des véhicules de société. L'article L.121-6 nouveau du Code de la route, dont les dispositions sont effectives depuis le 1^{er} janvier 2017, prévoit en effet que lorsqu'une infraction à la vitesse maximale autorisée a été commise « *avec un véhicule dont le titulaire du certificat d'immatriculation est une personne morale ou qui est détenu par une personne morale, le représentant légal de cette personne morale doit indiquer (...) dans un délai de quarante-cinq jours à compter de l'envoi ou de la remise de l'avis de contravention, à l'autorité mentionnée sur cet avis, l'identité et l'adresse de la personne physique qui conduisait ce véhicule, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre événement de force majeure* ». La DACG a diffusé une circulaire le 29 janvier 2019 concernant cette infraction.

La loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXI^e siècle a prévu l'instauration d'un permis virtuel pour les ressortissants étrangers, d'abord pour mettre fin à l'immunité des conducteurs étrangers mais aussi pour lutter contre l'insécurité routière. Un décret doit encore préciser la date d'entrée en vigueur de ces dispositions.

[1] Une condamnation pouvant sanctionner plusieurs infractions, le nombre d'infractions sanctionnées est supérieur au nombre de condamnations prononcées.

[2] La correctionnalisation consiste à « rétrograder » la qualification pénale d'une infraction de crime en délit ou, à l'inverse, à passer d'une qualification pénale contraventionnelle à une qualification pénale délictuelle, à l'image de l'infraction de mise en circulation d'un véhicule terrestre à moteur sans assurance, contravention de 5^e classe devenue un délit en 2004.