



COMMUNIQUE DE PRESSE

Le 1^{er} juillet 2021

RAPPORT PUBLIC THÉMATIQUE

ÉVALUATION DE LA POLITIQUE PUBLIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

À l'échelle du demi-siècle, l'efficacité de la politique de sécurité routière est indiscutable et ses résultats spectaculaires : de plus de 18 000 tués sur les routes de France en 1972, on est passé à moins de 3 500 en 2018 et en 2019. Il s'agit donc d'un succès incontestable.

Certains signes montrent cependant qu'une limite pourrait avoir été atteinte. D'une part, depuis 2013, le nombre des décès a cessé de diminuer. Alors que le nombre de morts par million d'habitants était passé en France de 69,4 à 52,2 entre 2008 et 2013, il est resté globalement stable jusqu'en 2019. D'autre part, la position de la France par rapport à ses voisins européens s'est dégradée (14^{ème} rang sur 28).

À l'issue de ses travaux d'évaluation, la Cour estime que les grandes mesures nationales visant les comportements devront, de plus en plus, être complétées par un recours à une gamme diversifiée d'autres moyens d'action, portant sur les véhicules, la signalisation et l'infrastructure. Ces mesures devraient se situer dans un cadre repensé au vu de l'évolution des mobilités et des technologies. La Cour formule 18 recommandations.

Une politique définie dans les années 2000, centrée sur les comportements

L'orientation fondamentale qui a été choisie dans les années 2000, et qui continue d'inspirer les pouvoirs publics, privilégie légitimement l'action sur les comportements des usagers de la route. De ce point de vue, l'apparition en 2003 du contrôle sanction automatisé a permis d'obtenir des résultats incontestables, à un coût maîtrisé. La baisse constatée de la vitesse moyenne sur les routes concernées par la limitation à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée a également contribué à la sécurité des usagers.

Pertinent au fond, le choix d'une action prioritaire sur les comportements était cependant aussi un choix par défaut, qui reflétait les difficultés de l'État à agir directement sur d'autres facteurs, notamment les infrastructures routières, du fait de la segmentation des réseaux issue de la décentralisation.



Un modèle qui doit évoluer dans trois directions : clarification, différenciation, inclusivité

Si l'évaluation de la Cour conforte l'axe central de la politique de sécurité routière, elle conduit néanmoins à s'interroger sur la phase en « plateau » de ses résultats depuis 2013, la crise sanitaire et la chute corrélative du trafic routier rendant impossibles à interpréter les données en forte baisse de 2020 et 2021.

La Cour constate d'une part qu'au-delà du nombre de tués sur les routes, cette politique devrait mieux prendre en compte le nombre de blessés graves, qui s'accroît, le nombre de victimes parmi les populations vulnérables, plus nombreuses en raison de la mutation des mobilités (piétons et cyclistes), et l'évolution de la démographie (personnes âgées).

Par ailleurs, la priorité accordée aux contrôles automatisés doit aussi s'accompagner d'une présence maintenue des forces de sécurité au bord des routes et dans les flux de circulation, en particulier de la police nationale. Enfin, la politique de sécurité routière doit mieux intégrer les enjeux liés aux nouvelles mobilités et à la transition écologique, notamment dans les métropoles.

En facteur commun de ces constats, l'adhésion des citoyens à la politique de sécurité routière doit être renforcée.

La nécessité d'un renouvellement conceptuel et pratique

La comparaison avec d'autres pays européens met en évidence les avantages des stratégies globales, qui cherchent à agir simultanément sur les comportements, les véhicules et l'infrastructure, en partageant la conception et la mise en œuvre des politiques avec le plus grand nombre possible d'acteurs (« système sûr », promu par le Forum international des transports). L'approche française gagnerait à s'appuyer sur les réussites de terrain, en associant plus étroitement les collectivités territoriales à l'action de l'Etat.

Enfin, pour réorienter la politique française vers une approche plus cohérente et mieux partagée, il est indispensable d'adapter sa gouvernance, et d'accroître sa dimension interministérielle. Le ministère chargé des transports devrait y jouer un rôle accru, aux côtés du ministère chargé de l'intérieur.

[Lire le rapport](#)

CONTACT PRESSE :

Emmanuel Kessler ■ Directeur de la communication ■ T 01 42 98 55 62 ■ emmanuel.kessler@ccomptes.fr