



HAL
open science

**Politique et management de la sécurité routière. In:
Carnis Laurent, Gabaude Catherine et Gallenne
Marie-Line (ed.) La sécurité routière en France, Quand
la recherche fait son bilan et trace des perspectives**

Laurent Carnis, Sylvain Lassarre

► **To cite this version:**

Laurent Carnis, Sylvain Lassarre. Politique et management de la sécurité routière. In: Carnis Laurent, Gabaude Catherine et Gallenne Marie-Line (ed.) La sécurité routière en France, Quand la recherche fait son bilan et trace des perspectives. Politique et management de la sécurité routière. In: Carnis Laurent, Gabaude Catherine et Gallenne Marie-Line (ed.) La sécurité routière en France, Quand la recherche fait son bilan et trace des perspectives, L'Harmattan, pp 75-93, 2019, 978-2343173931. hal-02531074

HAL Id: hal-02531074

<https://hal.science/hal-02531074>

Submitted on 3 Apr 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Politique et management de la sécurité routière

Carnis, Laurent ¹

Lassarre, Sylvain²

1. INTRODUCTION

L'actualité de la sécurité routière est généralement évoquée dans les media suite, lors de la publication des chiffres de l'accidentalité accompagnés par les commentaires de spécialistes expliquant les raisons de ces dernières évolutions, après la survenance d'un très grave accident ou bien à l'annonce d'une nouvelle mesure. Coté recherche, l'accidentologie, l'ingénierie routière et des véhicules, la psychologie des conducteurs (se reporter aux chapitres dédiés dans le présent ouvrage), sont mises à contribution pour concevoir les contremesures nécessaires afin de réduire le risque d'accident de la route en termes de fréquence et de gravité.

La dimension politique et managériale de l'action publique de sécurité routière est rarement mobilisée, alors que les conditions de sa mise en œuvre sont cruciales pour qu'elle soit une réussite ou devienne un échec. L'action publique de sécurité routière : identification des risques, choix des mesures, mise en œuvre et évaluation, ne suit pas nécessairement une succession de séquences harmonieuses jusqu'à l'atteinte de l'objectif. Cette action publique de sécurité routière doit faire l'objet d'évaluations afin de mieux comprendre ses ressorts en vue de rendre la politique plus efficace et effective.

Les politiques et les actions de sécurité routière se sont succédées suivant des intensités variables pour conduire à la création progressive d'une architecture institutionnelle et organisationnelle. Des institutions ont été créées et ont évolués avec des changements de prérogatives, comme par exemple la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) devenue DSR (Direction de la Sécurité Routière) après son passage au Ministère de l'Intérieur. Par ailleurs, des mesures mises en œuvre peuvent être affinées, arrêtées ou encore étendues et à un rythme divers. Cela exige donc de prendre en considération dans une première partie une dimension historique et de remettre en perspective le chemin parcouru en France depuis la fin des années 1960, moment clé de la structuration d'une politique publique déclinée par un agencement organisationnel, une structure institutionnelle et d'un agenda de grandes mesures de sécurité routière. Les problématiques et les enjeux derrière la mise en œuvre de la politique et les orientations de management vont être saisis

¹ Directeur de recherche, Ifsttar, laurent.carnis@ifsttar.fr

² Directeur de recherche émérite, Ifsttar, sylvain.lassarre@ifsttar.fr

et interprétés dans une deuxième partie avec la dimension interministérielle de la politique nationale, la déclinaison de la politique au niveau local, l'élaboration d'une stratégie nationale.

2. LA STRUCTURATION DE LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE EN FRANCE

2.1. Les différents âges de la politique de sécurité routière

Elaborer une histoire de la sécurité routière permettrait sans doute d'apprendre beaucoup sur la structuration de la politique de sécurité routière, son élaboration via les lois et les réglementations comme le Code la route (Kletzen, 1993), la constitution des organisations (Bardet, Bernardin, 2006), les jeux des acteurs (Gérondeau, 2006), voire les représentations qui leur servent de guide (Bray, 2003) (Hamelin, Spenlehauer, 2008).

Sans qu'il y ait besoin de s'atteler à une « archéologie » de la politique de sécurité routière, on peut toutefois réfléchir à la définition et à la caractérisation de grandes périodes de cette politique publique du transport routier dans sa dimension contemporaine. Tous ceux qui ont porté un regard rétrospectif sur la sécurité routière en France s'accordent sur le fait que la fin des années 1960 et le début des années 1970 constituent une rupture majeure, non qu'il n'ait rien existé antérieurement (lois, réglementations, etc.), mais un vaste mouvement est initié avec le pilotage de l'Etat lors de cette période par la création d'instances administratives dédiées, pour faire face au phénomène de masse que devient l'automobile. Le processus d'élaboration des lois et des réglementations dépasse le cercle des administrateurs et experts "initiés" pour s'étendre à d'autres cercles avec la création de mission interministérielle de la sécurité routière en 1970.

Callens (1996) avait proposé une première classification distinguant trois âges de la sécurité routière : l'âge de la connaissance générale, de la connaissance du risque et celui des incertitudes. Sans entrer dans le détail, ces âges de la sécurité routière articulaient des régimes d'objectivation du risque, de responsabilité et d'innovation. Plus récemment, les travaux menés autour du système sûr évoquent un changement paradigmatique (TIF 2016, p.26), qui se distingue d'une approche traditionnelle dite des « 3 E » (Ingénierie, éducation, répression)³ en matière de prévention. Ce changement repose sur la définition du problème, la détermination des objectifs, la recherche des causalités, le partage des responsabilités via une conception systémique.

L'approche proposée ici appréhende les périodes par le phénomène de la rupture, à savoir des points de bascule notables caractérisés par un changement dans le mode de régulation associé à des performances saillantes. La première période couvre les années 1972-79, une période que l'on

³ Il s'agit de 3 E, car les termes en anglais commencent tous par cette lettre (*engineering, education, enforcement*).

pourrait qualifier des « 8 glorieuses ». Ces années apparaissent structurantes en matière de politique publique. Un CISR (Comité Interministériel de la Sécurité Routière) est créé, tandis que les premières grandes lois concernant la réglementation de la vitesse, le contrôle de l'alcoolémie au volant, le port de la ceinture aux places avant des véhicules légers sur le réseau interurbain et celui du casque sont votées au Parlement. Les effets ne se font pas attendre, puisque les gains en matière de vies sauvegardées et de blessures évitées sont considérables (Lassarre & Tan, 1982). Au début des années 1970, la moyenne annuelle glissante des tués lors d'un accident de la circulation s'établit à plus de 16 000 tués par an, et atteint plus de 18 000 tués en 1972. En 1979, ce chiffre, même s'il dépasse encore les 13 600 tués, met en évidence des progrès tangibles, tandis que la circulation ralentit sa croissance après le premier choc pétrolier de 1973. En quelques années, la diminution est remarquable.

A partir des années 1980, la politique de sécurité routière continue de se structurer avec le lancement d'initiatives et de politiques locales, et la mise en œuvre de nouvelles réglementations (voir section 2.2), qui participent au processus de façonnage de la politique de sécurité routière. Ces interventions participent à la baisse progressive de la mortalité routière constatée. Entre 1980 et 1990, le nombre de victimes tuées annuellement passe à 11 400. Les gains sont relativement modestes à cet égard. Au début des années 2000, ce chiffre s'établit à plus de 8 000 victimes tuées. Vingt années auront été nécessaires pour réduire le nombre de victimes tuées dans une amplitude similaire à celle des « 8 glorieuses » de la décennie 1970 (un gain d'environ 4 000 tués en niveau), alors que la croissance de la mobilité a tendance à se ralentir à la fin de la décennie 1990. Le nombre de tués par milliards de kilomètres parcourus continue de diminuer substantiellement et régulièrement sur toute la période de 1970 à aujourd'hui.

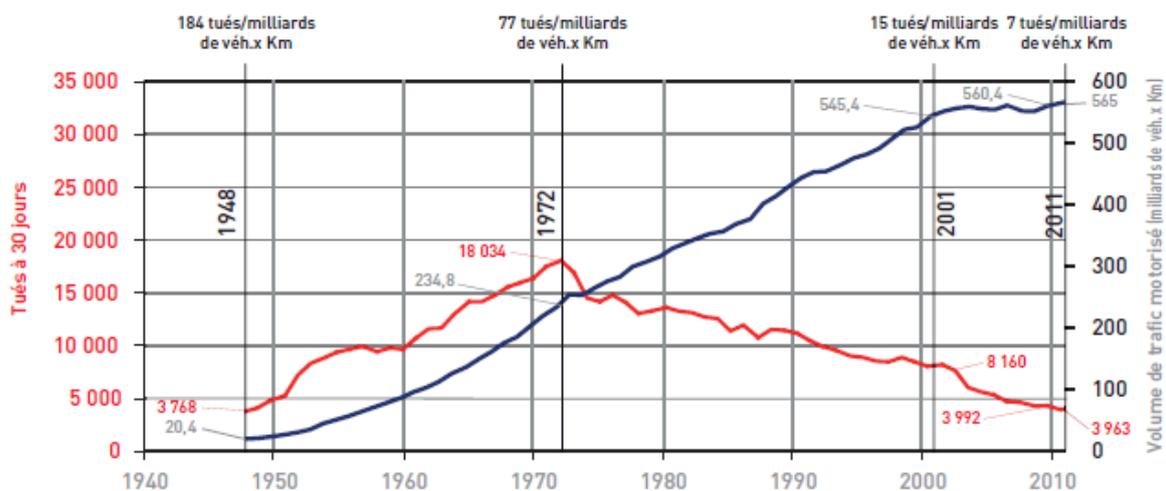


Figure 1. Nombres de tués à 30 jours (échelle de gauche) et kilomètres motorisés parcourus en milliard (échelle de droite) entre 1949 et 2010 en France Source : ONISR 2011

Pendant plus de deux décennies, des progrès ont été enregistrés, mais à un rythme plus lent, avec des innovations de régulation régulières sans que cela ne conduise à un changement rapide marqué. Parmi ces mesures, il peut être cité le contrôle technique obligatoire (1985), la limitation de 50 km/h en agglomération (1990), le permis à points (1992), le renforcement du contrôle d'alcoolémie au volant, et le port de la ceinture à l'arrière des véhicules (1990). Cette période se caractérise par la poursuite et la consolidation de la structure institutionnelle avec la création de la DSCR (1982) et la mise en place des Plans Départementaux d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) (1987).

Survient alors la rupture de l'année 2002, avec l'engagement au plus haut niveau de l'Etat, et la mise en œuvre d'une politique publique de sécurité routière considérée comme un chantier prioritaire sur le quinquennat à venir (Carnis, 2017). Le président Chirac met à l'agenda politique la sécurité routière, ce qui conduit au vote de la Loi contre la Violence Routière (LVR) (2003), et surtout la mise en œuvre opérationnelle d'un dispositif de contrôle automatisé de la vitesse (2003). A présent, ce dispositif permet des contrôles automatiques de vitesse dans les flux de circulation, le contrôle des franchissements illégaux de feu rouge et au passage à niveaux, avec près de 5 000 appareils répartis sur le territoire. Les effets sur l'accidentalité sont immédiats, nets et démontrés (Carnis & Blais, 2013). En moyenne glissante, le nombre annuel de tués tombe de 8 160 à la fin de l'année 2001 à moins de 3 300 victimes tuées, soit une réduction de 60 %. Comme il n'y a pas eu de changement institutionnel important, les progrès ont été obtenus à structuration institutionnelle constante.

Depuis 2013, une nouvelle période semble se dessiner avec une phase de stagnation de l'accidentalité. La récente annonce en 2018 du Premier ministre Philippe de mettre en place une nouvelle limitation de vitesse à 80 km/h sur les voies bidirectionnelles à chaussées non séparées constitue une mesure de rupture. Elle s'accompagne d'autres mesures importantes⁴. Des gains de 350 à 400 tués par an en matière d'accidentalité sont attendus.

2.2 Les grandes lois de la sécurité routière et leurs effets

Si on réduit la sécurité routière à une affaire de « mesures » ou « d'interventions », la situation française se caractérise à la fois par un dynamisme réglementaire et une couverture diversifiée des différents risques sur la période contemporaine (post 1970). Les grands facteurs de risque que sont la vitesse, l'alcoolémie au volant et le non-port de dispositif de protection (ceinture, casque) ont fait l'objet des premières mesures.

En 1974, la vitesse est réglementée sur le réseau interurbain, notamment avec la mise en œuvre du 130 km/h sur autoroute et du 90 km/h sur les routes bidirectionnelles. Ces nouvelles limitations

⁴ Dossier de presse : Sauvons plus de vies sur nos routes, Comité interministériel de la sécurité routière, Mardi 9 janvier 2018.

interviennent 20 ans après le décret portant à la limitation de vitesse en agglomération à 60 km/h. Les limitations seront réduites de 20 km/h par temps de pluie sur les autoroutes et de 10 km/h pour les voies express limitées à 110 km/h. En 1990, la limitation de vitesse en agglomération sera portée à 50 km/h. En juillet 2018, le réseau interurbain bidirectionnel sera limité à 80 km/h. Des mesures complémentaires sont décidées concernant les vitesses maximales de circulation des cyclomoteurs (1975), les limiteurs de vitesse des poids lourds (1983), les limitations de vitesse pour les véhicules de transports de personnes (2008), par exemple.

En matière d'alcoolémie au volant, la loi du 9 juillet 1970 prévoit le contrôle d'alcoolémie du conducteur en cas d'infraction ou d'accident. En 1978, des dépistages préventifs deviennent possibles pour prévenir la conduite sous l'emprise de l'alcool. En 1983, la loi du 8 décembre, abaisse le seuil légal à 0,8 g/l, qui passe à 0,5 g/l en 1995 (0,2 g/l pour les conducteurs novices en 2015). Enfin, les autorités décident d'accroître la sévérité des sanctions pour une conduite avec un taux d'alcoolémie supérieure à la limite légale (1985, 1994, 2003, 2004). La réglementation s'adapte aussi aux évolutions sociétales avec la détection des stupéfiants (2001, 2003 et 2011).

Les mesures de protection des usagers ont également été décidées. Ainsi, le port de la ceinture de sécurité devient obligatoire à partir de 1975 à l'avant, et aux places arrières à partir de 1990. La loi exige aussi des dispositifs de retenue homologués pour les enfants (1992), le port de gilet rétro réfléchissant pour les cyclistes circulant hors agglomération. Le port du casque est exigé en 1976 pour les cyclomoteurs circulant hors agglomération, la réglementation sera étendue en 1980 quelles que soient les conditions de circulation.

A ces mesures concernant les principaux facteurs de mortalité, la réglementation en matière de sécurité routière a instauré un contrôle technique des véhicules (1985) dont les modalités et les points de contrôle ont évolué⁵. En 1989, la loi permettant la mise en place d'un permis à points est votée, sa mise en œuvre effective est décidée pour le 1^{er} juillet 1992. Le téléphone au volant est interdit dès 2003.

Il n'est pas possible de revenir sur les différentes mesures prises concernant l'application des réglementations et la sévérité des sanctions. Toutefois, la LCR (2003), la loi sur les grands excès de vitesse (1991 et 2006) et la Loi d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure 2 (LOPPSI) prévoyant notamment l'immobilisation du véhicule (2011) participent à une sévérité accrue de la répression des comportements illégaux. La mise en œuvre du contrôle automatisé de la vitesse en 2003 restant toutefois la mesure la plus emblématique.

⁵ Les dernières modifications sont entrées en vigueur en mai 2018.

La France dispose d'un éventail relativement complet de mesures de sécurité routière sur les grands facteurs d'accidentalité. Par ailleurs, les actions en matière d'éducation, les campagnes de communication, ou encore l'ingénierie des infrastructures et des aménagements routiers font l'objet d'interventions relevant de pratiques, de guides, et de normalisation (voir les chapitres dédiés au sein de cet ouvrage). Bien qu'elles n'apparaissent pas comme de grandes lois, ces mesures participent à l'amélioration continue de la sécurité routière du pays.

Le vote de grandes lois ne dit rien quant à leur mise en œuvre et leur efficacité. Il existe peu d'évaluation des grandes mesures de sécurité routière. Ainsi les travaux de Lassarre et Tan (1982) ont montré un impact significatif des mesures de sécurité routière concernant les limitations de vitesse et le port de la ceinture de sécurité prises dans les années 1970. Les auteurs estiment un gain de près de 12 % pour le nombre d'accidents en 1973 et de 20 % pour le nombre de tués France entière, auquel vient s'ajouter le gain dû à la réduction de la consommation engendrée par le premier choc pétrolier, du fait d'une réduction de l'exposition au risque, du fait d'un prix du carburant renchéri et donc du coût de la circulation plus élevé.

Les mêmes auteurs (Lassarre & Tan, 1983) ont également montré des effets associés à la loi de 1978 sur le contrôle de l'alcoolémie. Ils montrent à la fois des effets significatifs, et différenciés selon le type de réseau routier, le moment de la conduite, mais surtout une efficacité limitée dans le temps. D'autres auteurs ont montré que cette efficacité limitée s'explique essentiellement par une mise en œuvre partielle de la mesure, ce qui de fait a conduit à réduire sa portée et les effets attendus (Ross et al., 81-82).

Jaeger (1998) a développé un modèle structurel à trois niveaux du risque routier : exposition, fréquence et gravité qui constitue un apport majeur à la compréhension de l'estimation des mesures de sécurité routière couvrant une période allant de 1967 à 1993 (Lassarre & Jaeger, 1999). Les effets liés au port du casque, de la ceinture de sécurité, le contrôle d'alcoolémie, et les limitations de vitesse sont significatifs tout en tenant compte des effets relatifs à l'activité économique, l'exposition au risque et les effets climatiques.

Plus récemment, le programme de contrôle automatisé de la vitesse a fait l'objet d'évaluations non concertées. Ainsi, Carnis et Blais (2013) ont estimé à environ 15 000 vies sauvées grâce à cette intervention. Blais et Carnis (2015) ont ensuite confirmé les gains de l'automatisation des contrôles, dont l'effet est resté soutenu du fait d'innovations régulières dans les modalités de contrôle. Une autre évaluation, limitée aux effets locaux des radars fixes suggère un effet plus modéré (Roux & Zamora, 2013). Il reste que les évaluations sont peu nombreuses, témoignant sans doute de la complexité du phénomène étudié, mais également de choix politiques. Cette absence de visibilité sur

l'efficacité des mesures ne facilite pas leur promotion, d'autant plus lorsqu'elles font l'objet de vives contestations.

3 L'ORGANISATION DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE

3.1. Une politique publique interministérielle

La politique interministérielle de la sécurité routière s'est structurée très rapidement au cours des années 1970. Cette interministérialité traduit de fait à la fois la transversalité de la politique de sécurité routière et la collaboration active de différents ministères. Ainsi, une meilleure prise en charge des victimes d'accident de la route nécessite l'appui du ministère de la Santé, alors qu'un renforcement de la politique de contrôle nécessitera le soutien du ministère de l'Intérieur. Même si pendant de nombreuses années, l'action du ministère des Transports et de l'Équipement prévalait en matière de définition et de mise en œuvre de la politique de sécurité routière (placée sous la tutelle du ministère de l'Intérieur depuis 2012), elle ne pouvait faire l'économie de l'appui d'autres ministères (ONISR, 2017).

L'implication de ces ministères dans l'élaboration et la mise en œuvre de la politique de sécurité routière est révélateur de l'existence conjointe d'un système de gouvernance et d'un système de management de sécurité routière structuré, lesquels peuvent évoluer avec le temps et la mise en place de nouvelles mesures (Carnis, 2017). Ainsi, la mise en œuvre du contrôle automatisé de la vitesse a conduit à une forme de recentralisation de la politique de sécurité routière en France et à un affaiblissement de sa dimension interministérielle (Carnis & Hamelin, 2007).

L'interministérialité ne se décrète pas, elle s'organise. Dès 1970, une mission interministérielle à la sécurité routière est créée. Cette mission devient en juillet 1972 un Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR), qui est en charge de définir les grandes orientations de la politique de sécurité routière et de s'assurer de leur bonne application. Le Premier ministre en assure la présidence, ce qui lui confère le soutien du plus haut niveau de l'État. Ses prérogatives prévoient qu'il prépare les projets de loi et les mesures réglementaires accompagnant leur mise en œuvre. Il joue un rôle de coordinateur et s'assure de la mobilisation des ressources pour mener cette politique.

La même année un poste de Délégué Interministériel à la Sécurité Routière (DISR) est créé pour assurer un rôle de coordination de l'activité des ministères consacrée à la sécurité routière. Il est désigné par le Premier ministre. Pour l'aider dans ses missions, le délégué est entouré de conseillers techniques mis à disposition par les principaux ministères intéressés par les problèmes de sécurité routière : Intérieur, Défense, Éducation nationale, Justice et Santé.

L'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) lui est directement rattaché ; il est chargé de centraliser les données recueillies par les différents ministères s'occupant de sécurité routière, de les analyser puis de diffuser les résultats. Il assure la collecte et la diffusion des informations nécessaires à la préparation et à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière. A ce titre, il est chargé « de rationaliser et d'unifier la collecte des données statistiques provenant des différentes sources nationales et internationales, d'assurer leur mise en forme, leur interprétation et leur diffusion, d'effectuer ou d'assurer le suivi des études générales ou sectorielles sur l'insécurité routière et d'évaluer les mesures de sécurité routière prises ou envisagées »⁶.

Le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) dont la décision de création a été prise par le CISR du 25 octobre 2000, est chargé d'une part, de formuler au gouvernement des propositions en faveur de la sécurité routière et, d'autre part, de commander des études permettant d'améliorer les connaissances et des évaluations des actions de sécurité routière. Même s'il intègre différentes administrations, il ne se limite pas à la consultation d'organisations publiques. En quelque sorte, il s'agit plus d'un outil de gouvernance qu'une instance dédiée à la production d'actions interministérielles. Il rassemble l'ensemble des acteurs concernés par la sécurité routière (élus, entreprises, associations et administrations) et entend être un lieu de débats et de propositions sur la sécurité routière.

La multiplicité des acteurs issus de ministères différents et la transversalité de la politique publique de sécurité routière impliquent des exigences de coordination pour ordonner les interventions menées et assurer la cohérence de la stratégie mise en œuvre. En cela, l'action interministérielle produit de la coordination et réduit les coûts de coopération entre les agences. Elle participe à l'efficacité et à l'effectivité des politiques publiques et façonne en partie le système de management de la politique.

Le rapport Bondaz (2014) a souligné un affaiblissement de la dimension interministérielle de la politique de sécurité routière. La réduction des moyens humains, le transfert de la DSCR (devenue Délégation à la Sécurité Routière (DSR)) au ministère de l'Intérieur, la mobilisation partielle du CNSR, et l'absence de convocation du CISR pendant quelques années ont conduit à cet affaiblissement. Par ailleurs, la mise en œuvre du contrôle automatisé de la vitesse a sans doute participé à ce mouvement d'affaiblissement de la dimension interministérielle de la politique de sécurité routière, du fait d'une organisation propre reposant sur une centralisation administrative et opérationnelle, permettant ainsi de se passer dans une certaine mesure des autres acteurs traditionnellement associés à l'élaboration de la politique de contrôle.

⁶ Décret n°72-608 du 5 juillet 1972 instituant un comité interministériel de la sécurité publique, Journal Officiel.

La recherche de l'interministérialité doit être revitalisée et préservée, mais il s'agit d'une démarche plus large d'association, de production de coopérations et de collaborations avec les autres niveaux de l'Etat (agences déconcentrées et décentralisées) et les autres acteurs clés de la sécurité routière (associations, entreprises, organisations de la recherche et d'expertise, etc.). A cette fin, il s'agirait moins de créer de nouveaux outils (qui existent) que d'insuffler une nouvelle dynamique, que permettrait l'organisation d'états généraux de la sécurité routière.

3.2 Vers une politique locale

La politique de sécurité routière comprend également une composante locale. Il convient alors d'étudier le déploiement vertical de celle-ci dans le temps selon les formes du territoire, du national au local en passant par le régional (D'Aubrey et al., 2009).

3.2.1 Les débuts de la programmation

Le grand mouvement de décentralisation et de déconcentration lancé par la loi de février 1982 a nécessité d'adapter la politique de sécurité routière du niveau national au niveau local des départements et des communes. Il a conduit le CISR du 13 juillet 1982 à mettre en place une politique locale de sécurité routière. Elle coïncide aussi avec la création d'une DSCR rattachée au ministère de l'Équipement et des Transports et dirigée par le Délégué interministériel à la sécurité routière, à l'époque Pierre Mayet, ingénieur des Ponts, qui a insufflé un vent de réforme dans la gestion de la sécurité routière.

Placée sous la responsabilité du Préfet de département, la politique locale a pour objectifs de « provoquer une véritable mobilisation de l'ensemble du corps social, rechercher une prise en charge des problèmes de sécurité routière par les collectivités locales (autorité décentralisée) en les associant aux objectifs gouvernementaux » et d'assurer « l'intervention active des services publics locaux »⁷.

Deux dispositifs sont mis en place avec pour objectif de mobiliser les acteurs locaux (Reignier, 2004) Ce programme a été régulièrement ajusté jusqu'à être rénové à la fin de l'année 2004 sous le nom de « Agir pour la sécurité routière » avec l'Enquête Comprendre Pour Agir (EPCA). 2005:

- un programme d'enquêtes détaillées sur des accidents mortels et graves intitulé « Réagir » (Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier) distinct de l'instruction judiciaire pour mieux identifier le réseau des causes et des facteurs des accidents afin de préconiser si possible les mesures de sécurité adaptées à l'accidentologie locale,

⁷ CISR du 13 juillet 1982

– un programme de contrats d'objectifs entre l'État et les collectivités locales comme des départements ou des communes visant à inciter celles-ci à conduire des actions de prévention à partir d'incitations financières assorties de primes si l'objectif de moins 10 % de tués par an sur leur territoire est atteint (« objectif moins 10 % »).

Le premier programme s'inspirait de la méthodologie d'investigation détaillée des accidents mis au point par l'Organisme National de Sécurité Routière (ONSER) et appliquée dans la zone de Salon de Provence (Ferrandez, 1995). A cette fin, des Inspecteurs Départementaux de la Sécurité Routière (IDSR) sont formés. Ils ont pour mission de diligenter des enquêtes « Réagir » au sein d'une équipe pluridisciplinaire d'ingénieurs routiers, de médecins, de policiers ou gendarmes et de diffuser la connaissance et les recommandations pour la sécurité routière sur le territoire. Ils sont partiellement détachés par leurs services d'origine pour la remplir, normalement selon la logique du volontariat. Ce programme a été régulièrement ajusté jusqu'à être rénové à la fin de l'année 2004 sous le nom de « Agir pour la sécurité routière » avec l'ECPA Enquête Comprendre Pour Agir. Les IDSR deviendront des chargés de mission sécurité routière (à temps partiel avec une activité fonctionnelle principale) au sein de pôles d'animation de sécurité routière (Chomienne, 2008).

Le deuxième programme était une tentative de tirer parti des recherches menées sur de nouvelles manières de concevoir la sécurité routière en ville associant des équipes pluridisciplinaires principalement des urbanistes et des ingénieurs dans le cadre de l'opération Ville plus sûre, quartiers sans accidents (1994). En partenariat avec une soixantaine de villes de différentes tailles, des expérimentations ont été faites pour évaluer le potentiel de ces approches, dont une partie venait des *woonerfs* (cours urbaines) hollandais et qui a donné naissance aux zones 30. Les principes d'action reposaient sur la limitation de vitesse (qui est passée de 60 à 50 km/h en ville en 1990), la réduction du nombre de voies de circulation, l'introduction des ronds-points, la prise en compte des résidents. Ce programme d'incitation a été arrêté à la fin des années 1980 sans que son efficacité n'ait été évaluée. Cela s'explique par le fait qu'il était difficile d'une part de passer à l'échelle locale dans les opérations de sécurité routière reposant sur des réaménagements des réseaux de voirie urbaine et interurbaine, et d'autre part de développer des modèles statistiques de l'évolution des nombres d'accidents sur des territoires de petites taille pour juger de l'atteinte des objectifs de manière significative et non due au hasard. Mais l'esprit "Ville plus sûre, quartiers sans accidents" a continué à se diffuser sous l'égide du Centre d'Etudes des Transports Urbains (CETUR) puis du Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU). En effet, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) pour les villes de plus de 100 000 habitants intègrent grâce à la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) (décidée en 2000) au sein des intercommunalités, un objectif de performance sur les nombres d'accidents et de victimes. Il est

également prévu que les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) doivent faire l'objet de mesures spécifiques de prévention et de protection (Reignier, 2004).

3.2.2 L'évolution de l'organisation

Au niveau des structures, sous la responsabilité et la direction du préfet, il s'agit de mobiliser les énergies au sein des services déconcentrés de l'État, des collectivités locales et, éventuellement, des associations et des milieux professionnels. Le chef de projet sécurité routière est généralement un sous-préfet assisté d'un coordinateur sécurité routière, généralement un cadre administratif, parfois un agent administratif. Mais l'instance départementale de concertation ne sera généralement pas mise en place et cette structure partenariale entre l'Etat, les collectivités territoriales et les associations ne voit que rarement le jour. Par contre la mise en place d'outils d'analyse et de planification stratégique se fait progressivement, le principal étant le PDASR (et ce, chaque année) mis en place en 1987 avec l'aide d'un pôle de compétences des services déconcentrés de l'Etat (Chomienne, 2004), puis des pôles d'animation. Ces dispositifs ont aussi offert l'opportunité aux coordinateurs sécurité routière d'élargir leur horizon d'action en passant d'un rôle essentiellement administratif à un rôle de manager de projet (Chomienne, 2008).

Le caractère plus ou moins transversal de la politique locale de sécurité routière dépend toujours de l'implication du Préfet et de son « chef de projet sécurité routière » dans l'animation des dispositifs de gestion de la sécurité routière mais aussi de la qualité de leurs relations avec les représentants des collectivités territoriales, des milieux associatifs et socioprofessionnels. Mais l'action repose sur le travail quotidien du coordinateur sécurité routière, véritable manager opérationnel de cette politique publique à l'échelon du département, qui est aussi amené à travailler avec les représentants des collectivités territoriales.

Des évolutions importantes sont à prendre en considération. Premièrement, en matière d'intégration des actions au niveau local, la sécurité routière s'insère depuis 2002 dans les dispositifs territoriaux de prévention et de lutte contre la délinquance (conseil départemental de prévention présidé par le préfet, Conseil local de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPD) présidé par le maire). Peut-on dire que la politique locale de sécurité routière change d'orientation, en devenant plus répressive que préventive comme cela se dessine au niveau national avec la nouvelle impulsion de 2002 articulée autour d'une politique de contrôle-sanction (Ternier & al., 2003). La mise en place du programme de contrôle sanction automatisé a démarré avec une centaine de radars caméras déployés sur les principaux axes du réseau routier (Carnis & Hamelin, 2007). Cette évolution peut être interprétée comme "une « réaction » régaliennne face aux échecs relatifs des politiques participatives et incitatives caractéristiques des années 1980-1990 (Hamelin & Spenlehauer, 2008).

L'action locale qui a tendance à se focaliser sur le volet répression, spécialement en se chargeant de la mise en place sur la voirie départementale des radars automatisés, est amenée à négliger la déclinaison des plans d'actions préventives et participatives au niveau national et définis dans le Document Général d'Orientation (DGO), tandis que la dilution de la prise en charge de la sécurité routière s'opère avec la multiplication des acteurs.

Deux instances gèrent la sécurité dont la sécurité routière au niveau du département : le comité départemental de sécurité pour coordonner et animer et le conseil de sécurité associant les autorités locales pour définir la stratégie et évaluer les actions. Le préfet en relation avec le procureur de la République est toujours le responsable et détient les moyens financiers, même si le maire devient en 2007 le pilote de l'action locale de prévention de la délinquance et donc de l'insécurité routière. Cette évolution conduit au « saupoudrage » de moyens sur les associations locales pour lesquels les retours sur leur activité et leurs impacts au niveau local restent mal connus et peu contrôlés par la DSCR, au report à l'identique des actions d'une année sur l'autre (et donc faisant place à peu d'innovation), à une concertation très variable avec les élus locaux selon les contingences locales.

Deuxièmement, les conseils généraux (désormais départementaux) ont désormais la charge d'un réseau départemental qui s'est considérablement accru avec le transfert de 17 000 km de routes nationales en 2004 lors de l'acte II de la décentralisation. Avant 2004, les Cellules Départementales d'Exploitation et de Sécurité Routière (CDES) sont en première ligne opérationnelle dans les départements. Cependant, tous leurs agents ne possèdent pas les compétences professionnelles nécessaires en sécurité routière pour analyser le risque routier sur les réseaux urbains et interurbains, même si des outils statistiques y compris cartographiques et des ouvrages méthodologiques sont développés et diffusés pour traiter des données du Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation (BAAC) ou des procès-verbaux.

Contrairement à la Grande-Bretagne où la sécurité routière est prise en charge localement par un corps de métier dédié à cette problématique, les *Road Safety Officers* (Delorme, 2008), la France n'a pas été au bout de la création du processus d'un corps spécialisé en sécurité routière capable par ses connaissances scientifiques, techniques et managériales de développer au niveau local des politiques intégrées de sécurité routière et de les évaluer. On a plutôt assisté à une perte des compétences en la matière au niveau local suite à la disparition du réseau des DDE.

Après 2004, une grosse partie des personnels des Directions Départementales de l'Équipement (DDE) passe sous la responsabilité des directions des routes des conseils généraux (départementaux). Onze Directions Interdépartementales des Routes (DIR) sont créées pour gérer le réseau des routes nationales subsistantes. Une partie des compétences des DDE notamment les interventions en

matière d'éducation routière et d'animation en sécurité routière sont transférées au sein des Directions Départementales de l'Équipement et de l'Agriculture (DDEA), et de devenir à partir de 2010 des Directions Départementales des Territoires DDT et de la Mer (DDTM). Enfin le dernier mouvement a lieu suite à l'intégration de la DSCR et des personnels locaux en charge de la sécurité routière au sein du ministère de l'Intérieur, comme cela a été déjà été évoqué plus haut.

3.3 Elaboration d'une stratégie nationale

Dans les années 1970, la planification était à l'œuvre en matière de sécurité routière et a guidé la mise en place des "grandes" mesures de sécurité routière liées aux limitations de vitesse, au port de la ceinture aux places avant, aux contrôles d'alcoolémie aléatoire. La politique de sécurité routière repose sur une approche inspirée par un modèle épidémiologique d'accident recherchant leurs causes afin de réduire l'exposition à des facteurs de risque tels que la vitesse, l'alcool, l'absence de protection, etc. Les actions visent à prévenir les accidents évitables qui sont causés par des facteurs bien identifiés et connus, documentés dans l'analyse des accidents fournis par les organismes techniques et de recherche. La constitution de la politique de sécurité routière s'est ensuite routinisée par l'élaboration d'un plan annuel de sécurité routière, témoignant aussi de l'institutionnalisation de cette politique publique et de sa pérennité. Ce plan annuel traduit généralement le souhait de la mise en œuvre de mesures de sécurité routière à court terme sans qu'il n'y ait nécessairement un effort d'élaboration d'une stratégie de long terme. Cette succession régulière de plans d'actions et de mesures spécifiques participe toutefois à entretenir la tendance décroissante à long terme du risque routier et traduit l'amélioration des connaissances issues de la recherche. La procédure de financement attribuant le budget aux lignes des programmes contribue à sa reconduction quasi automatique année par année et le suivi des activités de sécurité routière devient un exercice essentiellement budgétaire avec peu d'évaluations.

Dans les forums européens où ces questions de politique et de programmation sont abordées et les expériences des autres présentées, on assiste à l'émergence de la sécurité routière comme un problème européen, alors qu'au milieu des années 1990 la sécurité routière n'avait encore que très partiellement mobilisé les institutions communautaires. Cette montée en puissance de l'échelon européen dans l'action publique de sécurité routière se matérialise par le plan de réforme 1997-2002 intitulé « Promouvoir la sécurité routière dans l'union européenne », puis par le livre blanc adopté fin 2001.

L'importance prise par l'échelon européen en matière de sécurité routière, conduit à ce que le *benchmarking* politique et administratif constitue désormais une composante essentielle des réflexions menées par les acteurs politiques centraux et ouvre la voie à des processus d'importation

de solutions étrangères comme le permis à points ou le contrôle automatisé⁸. Mais en matière de stratégie, les pratiques restent encore éloignées des préconisations de l'OCDE concernant la définition d'objectifs quantifiés et l'élaboration de critères de performance (TIF, 2009) relatifs au nombre de tués et d'accidents sur une période de dix ans, si possible décomposés par types d'accident comme par exemple les accidents de piétons enfants. Les objectifs sont désignés en France de manière plus politique que scientifique en résonance et accord avec l'objectif européen de 50 % de réduction du nombre de tués sur 2000-2010. Normalement des modèles statistiques d'évolution à long terme de la mortalité routière sont utilisés pour identifier les tendances et calibrer les effets des mesures préconisées pour atteindre un objectif raisonnable de réduction du nombre de tués (Broughton, 2005). En France, les plans d'action annuel sont établis sans mesurer et évaluer a priori et a posteriori précisément leur impact sur la tendance qui en France s'établit sur le long terme à trafic constant autour de -5% par an (Lassarre, 2001). Cette tendance décroissante du risque doit prendre en considération d'autres évolutions comme celle à long terme de la mobilité (en nombre de véhicules kilomètres) qui a diminué en passant de 3 à 0 %, pour déterminer l'évolution depuis 1973 de la baisse du nombre de tués entre -2 et -5%.

Généralement la politique publique de sécurité routière s'appuie sur des preuves venant des connaissances scientifiques relatives aux facteurs de risque d'accident de la circulation et des mesures de prévention spécifiques. Cependant, celle-ci demeure encore segmentée en actions distinctes sans aucune considération systémique ou holistique de la sécurité routière, et ce malgré la recherche de l'atteinte d'objectifs généraux de réduction de la mortalité routière. La gestion de la sécurité routière reste administrative avec les programmes annuels dans le cadre d'une politique intersectorielle sous l'égide du délégué interministériel. Au début le délégué appartenait au Corps des ingénieurs des ponts et chaussées, traduisant de fait l'influence du ministère des Transports sur la sécurité routière. Au fur et à mesure, une ouverture à d'autres corps s'est produite avec l'attribution de hautes responsabilités à des personnels en provenance du ministère de la Justice, signant la prise en compte de l'hétérogénéité des acteurs intervenants dans le domaine de la sécurité routière. Depuis 2008 le poste de délégué est assuré par un préfet (haut représentant de l'Etat dans les collectivités territoriales), qui est une conséquence directe du passage de la sécurité routière au sein du ministère de l'Intérieur. Le délégué travaille en relation avec le cabinet du ministre de l'Intérieur chargé des affaires de sécurité routière. Le ministère de l'Intérieur devient un acteur central au sein du système actuel de la sécurité routière, pour ce qui concerne le pouvoir l'exécutif. Cette position

⁸ Utilisé par J.C. Gayssot dans sa lettre de commande à I. Massin : « La France, avec 8 000 tués par an sur ses routes, se situe loin derrière la moyenne des pays européens. Le risque d'être tué sur les routes y est deux fois plus élevé qu'au Royaume-Uni ou dans les pays scandinaves » et par Jacques Chirac, le 14 juillet 2002 : « Je suis absolument horrifié par le fait que les routes françaises sont les plus dangereuses d'Europe ».

s'en trouve renforcée du fait qu'il a sous sa responsabilité les directions de la Police et de la Gendarmerie nationales. Il reste que le Premier ministre s'avère le décideur, comme en atteste l'investissement du Premier ministre Philippe dans le dossier du passage au 80 km/h. Un audit ministériel des programmes 207 (sécurité et circulation routière) et 217 (conduite et pilotage des politiques) avait été conduit en 2011 par le conseil général de l'environnement et du développement durable a permis le partage des compétences entre les deux ministères (Winter et al., 2011).

Du côté du pouvoir législatif, un groupe d'études route et sécurité routière présidé par des députés issus de la gauche et la droite travaille de manière irrégulière, et ce d'autant plus, si un des présidents est aussi celui du CNSR. Cette institution est au service d'une gouvernance plus participative de la sécurité routière. Elle se réunit aussi en fonction des agendas politiques et travaille en commissions spécialisées. En 2012, une mission d'information relative à l'analyse des causes des accidents de la circulation et à la prévention routière s'est déroulée sous l'égide des parlementaires pour alimenter les réflexions du CISR avec des auditions de toutes les parties prenantes publiques et privées.

Un comité national des experts en sécurité routière a été créé en 2012 pour conseiller la DSCR et l'ONISR en matière d'actions et de programmes de sécurité routière. Le comité a été chargé de préparer un plan stratégique pour atteindre l'objectif des 3 000 tués en 2020. Deux rapports ont été soumis à discussion au CNSR par l'entremise du président du CNSR en 2013 et 2014. Comme il n'a pas été établi en concertation avec la DSCR (seul le directeur de l'ONISR assurait un relais) ni en lien avec le travail des commissions, son adoption a donné lieu d'importantes discussion et à son report. Toutefois la principale recommandation concernant la limitation de vitesse à 80 km/h sur les routes bidirectionnelles a été actée par le Premier ministre en 2018, soulignant a posteriori la portée des travaux réalisés.

La décentralisation d'une grande partie des infrastructures au niveau des départements et le transfert la DSCR au ministère de l'Intérieur compliquent cependant, la tâche consistant à adopter une approche systémique en sécurité routière, et sans doute les difficultés actuelles à bâtir une telle approche. Malgré les efforts de concertation et de coordination de toutes les parties prenantes, la présente structuration du système de gouvernance laisse peu de place à l'élaboration d'une vision systémique à court terme.

Conclusion

La politique publique de sécurité routière ne se réduit pas à la simple mise en œuvre d'interventions ou de mesures visant à limiter ou éradiquer des conséquences nuisibles du point de vue de la société. Leur efficacité va dépendre de leur bonne mise en œuvre et suppose de comprendre le

cadre institutionnel dans lequel elles s'inscrivent, de saisir les contraintes organisationnelles et les motivations des agents qui se chargeront de leur application sur le terrain. Il s'agit d'abord de comprendre le fonctionnement du système de management de la sécurité routière au niveau national ou local. En s'aidant des résultats de l'évaluation et des audits des politiques publiques de sécurité routière, l'identification des points de blocage et de levier du système servira à transformer les décisions en des effets attendus.

La perspective historique souligne les progrès obtenus depuis le début des années 1970, liés à des efforts de structuration de la réponse publique, la mise en place de grandes mesures touchant l'ensemble des dimensions de la sécurité routière (infrastructure, véhicule, conducteur). Les progrès futurs seront plus difficiles à obtenir, ils exigeront des efforts accrus et demanderont des interventions plus fines.

Des pistes d'amélioration sont possibles en renforçant l'interministérialité de la politique de sécurité routière, en lui donnant un nouveau souffle par une participation et une collaboration renforcée des ministères concernés, et en travaillant à une revitalisation urgente des politiques locales par la définition de nouvelles prérogatives aux villes et aux communautés urbaines mais également par la relance d'actions menées par les départements. Mais cela passera par la définition d'une véritable stratégie nationale élaborée dans le cadre d'un processus participatif associant largement l'ensemble des organisations de l'Etat, des collectivités, le secteur de l'entreprise et associatif, et le monde de la recherche.

3. BIBLIOGRAPHIE

4. Bardet, F., Bernardin, S. (2006), Statistiques et expertises de la sécurité routière. Une comparaison France- Etats Unis. Rapport Preditt, ENTPE, Vaulx-en-Velin.
1. Blais, E., Carnis, L. (2015). Improving the safety effect of speed camera programs through innovations: evidence from the French experience. *Journal of Safety Research*. (55): 135–145.
2. Bondaz, M. (2014). Évaluation de la politique de sécurité routière. Rapport de diagnostic. Tome 1.
3. Bray, V. (2003). *La politique publique de sécurité routière. De la fabrication aux réajustements d'une grande cause nationale*. Mémoire de DEA en Science politique. Université Lille2.
4. Broughton, J. (2005). *The statistical methodology that helped to prepare the British casualty reduction target for 2010*. In Delorme, R., Lassarre, S., *L'insécurité routière en France dans le miroir de la comparaison internationale. La comparaison entre la France et la Grande-Bretagne*. Rapport INRETS n° 261, Arcueil.

5. Callens, S. (1996). Les âges de la sécurité routière. *Cahiers de la sécurité intérieure*. (25), 107-117.
6. Carnis, L. (2017). Les politiques d'automatisation des contrôles de vitesse : Entre logiques institutionnelles, formes organisationnelles et contraintes opérationnelles. Editions de l'Ifsttar. Série Mobilité, logistique. 254 pages.
7. Carnis, L., Blais, E. (2013). An assessment of the safety effects of the French speed camera program. *Accident Analysis and Prevention*. March (51): 301-309.
8. Carnis, L., Hamelin, F. (2007). Le contrôle automatisé de la vitesse : une machine à remonter le temps ? Une analyse comparée France/Grande-Bretagne. *Politiques et management public*, 25, 2, 103-125.
9. CETUR. (1994). Ville plus sûre, quartiers sans accidents. CETUR, Lyon.
10. Chomienne, H. (2008). Les cadres coordinateurs: le cas de la sécurité routière. *Revue française d'administration publique*, 28, 741-755.
11. Chomienne H. (2004). L'évolution de l'action locale de l'Etat: vers une logique partenariale? Le cas de la politique locale de la sécurité routière en France. In Culcillo, S. et al. (dir.), *Management local, de la gestion à la gouvernance*, 6ème rencontre ville-management, Dalloz.
12. D'Aubrey, M. et al. (2009). *Audit des politiques locales de sécurité routière*. Rapport de synthèse. CGEDD. Paris.
13. Delorme, R. (2008). Organisation et acteurs de la sécurité routière en Grande- Bretagne-Les aspects saillants. In Delorme, R. (coord.), *Les régimes français et britannique de régulation du risque routier : la vitesse d'abord*, INRETS Editions, 281-299.
14. Ferrandez, F. (1995). *L'étude détaillée d'accidents orientée vers la sécurité primaire. Méthodologie de recueil et de pré-analyse*. INRETS. Presses de l'école nationale des ponts et chaussées.
15. FIT. (2009)., *Zéro tué sur la route : Un système sûr, des objectifs ambitieux*. Éditions OCDE. Paris.
16. Guilbot, M. (2009). La sécurité routière, une diversité des réseaux institutionnels peu propice à la coordination des pratiques. In Guilbot, M.(coord.) *Sécurité routière et réseaux institutionnels locaux*, Actes INRETS n° 111, 9-21.
17. Jaeger, L. (1998). *L'évaluation du risqué dans le système des transports routiers par le développement du modèle TAG*. Thèse de doctorat ès Sciences économiques, Université Louis Pasteur.
18. Kletzen, A. (1993), *Le code de la route : pourquoi ? Une étude de sociologie législative*. Thèse de doctorant de droit privé et sciences criminelles. Université de Paris-Sud, 578 pages.
19. Gérondeau, C. (2006). *Road safety in France. Reflections on three decades of road safety policy*. FIA Foundation. Paris.

20. Hamelin, F., Spenlehauer, V. (2008). L'action publique de sécurité routière en France. Entre rêve et réalisme. *Réseaux*, n° 147, pp. 49-86.
21. Lassarre S., (2001), Analysis of Progress in Road Safety in Ten European Countries. *Accident Analysis & Prevention*, 33, 743-751.
22. Lassarre, S. Jaeger, L. (1999). TAG, un modèle économétrique pour un suivi de l'insécurité routière. *Recherche Transports Sécurité*. (65) : 3-20.
23. Lassarre, S., Tan, S.H. (1983). Effectiveness Evaluation of the 1978 Law of Drinking and Driving in France. *9TH ICADTS Conference Proceedings*. pp.795-800.
24. Lassarre, S., Tan, S.H. (1982). Evaluation de l'impact des mesures de sécurité de 1973 sur la fréquence et la gravité des accidents de la circulation. *Revue d'épidémiologie et santé publique*. (30), 291-303.
25. ONISR. (2017). La sécurité routière en France, le bilan de l'accidentalité 2016, ONISR.
26. ONISR. (2011). La sécurité routière en France, le bilan de l'accidentalité 2010, La Documentation française.
27. Reigner, H. (2004). La territorialisation de l'enjeu « sécurité routière » : vers un basculement de référentiel ? *Espaces et sociétés*, n° 118, 23-41.
28. Ross, H. L., McCleary, R., Epperlein, T. (1981-82). Deterrence of drinking and driving in France: an evaluation of the law of July 12, 1978. *Law and Society Review*. (16)3: 345-374.
29. Ternier, M., Phelippeau, E., Malibert, P., Vilmart, C. (2003). *La politique de sécurité routière : les systèmes locaux de contrôle*. Conseil national de l'évaluation, Commissariat général du plan, la Documentation française.
30. TIF. (2016). *Zero road deaths and serious injuries. Leading a paradigm shift to a safe system*. Research report. OECD Publishing, Paris.
31. Roux. S., Zamora, P. (2013). L'impact local des radars fixes sur les accidents de la route, un effet important après l'installation, mais réduit à long terme, *Economie et Statistique*, n°460-461 : 37-68.
32. Winter, L. et al. (2011) Audit ministériel du programme 207 Sécurité et circulation routières. Rapport n° 007594-01. CGEDD, Paris.

Les auteurs

Laurent Carnis est directeur de recherche à l'Ifsttar. Ses recherches portent sur l'économie de la sécurité routière. Plus particulièrement, il s'intéresse aux questions relatives à l'évaluation et l'analyse des politiques publiques de sécurité routière, aux coûts de l'insécurité routière, à la

gouvernance et aux organisations intervenant dans ce domaine, ainsi qu'à l'analyse économique des actes illégaux.

Sylvain Lassarre, docteur en statistique mathématique, est directeur de recherche émérite à l'Ifsttar. Il a été responsable du mastère sécurité des transports à l'Université de Versailles Saint-Quentin. Ses travaux de recherche portent sur l'analyse et la modélisation du risque routier et l'évaluation de l'efficacité des mesures et des politiques de sécurité routière menés dans le cadre de projets de recherche français et européens. Il a participé à un grand nombre de groupes de la recherche Transports de l'OCDE, et effectué diverses expertises et enseignements en Asie et en Afrique dans le cadre de la Banque Mondiale et de l'OMS.