

*Direction de la circulation
et de la santé routières*

Circulaire 99-94 du 22 décembre 1999 relative à l'organisation et la mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière

NOR : *EQUS9910258C*

La déléguée interministérielle à la sécurité routière, à Mesdames et Messieurs les préfets, Monsieur le préfet de police.

En 1999, un important effort d'interpellation de l'usager, basé sur une communication nationale renouvelée, a été développé et largement relayé par de très nombreux acteurs locaux.

Une réflexion pour la mise en place d'une nouvelle organisation de la sécurité routière, au niveau local et pour une implication plus forte des acteurs et la recherche de partenariats, a été entreprise dans vingt-trois départements.

La dynamique engagée doit se poursuivre et s'amplifier en 2000, année où la sécurité routière sera grande cause nationale.

Dès lors, pour accompagner la mobilisation des associations nationales du collectif « grande cause nationale », et pour que la sécurité routière devienne en 2000 l'affaire de tous les citoyens, une véritable mobilisation locale de tous les acteurs concernés - administrations, collectivités territoriales, associations locales, entreprises, assurances - doit s'engager et de nouveaux partenariats, en particulier avec le milieu médical, celui de l'urbanisme et de l'environnement, doivent être recherchés (*cf.* annexe 1).

Quatre priorités nationales devront être déclinées localement et l'articulation entre la communication nationale et locale sera poursuivie (*cf.* annexe 2).

**LES PRIORITÉS DE L'ÉTAT
POUR L'ACTION DÉPARTEMENTALE**

1. *Les plans de contrôle :*

Constatant que le contrôle du respect du code de la route est un volet important et nécessaire de toute politique efficace de sécurité routière, il vous appartient, à partir d'une analyse partagée de l'accidentologie, de définir votre politique de contrôles et de sanctions, d'élaborer puis d'évaluer vos plans de contrôle orientés en fonction des impératifs de sécurité routière.

Cette réflexion doit être menée en concertation avec le procureur de la République, en liaison avec la police et la gendarmerie et à partir de l'analyse de l'accidentologie de votre département basée sur des éléments fournis en particulier par la DDE et les forces de l'ordre.

Une politique de communication adaptée permettra d'accroître de façon significative, l'impact sur l'usager des actions menées dans ce domaine.

Une circulaire interministérielle relative aux plans de contrôle vous sera prochainement adressée.

2. *Les plans de prévention du risque routier :*

En application de la décision du CISR du 2 avril 1999, l'ensemble des services déconcentrés, doivent élaborer leur propre plan de prévention du risque routier. Une circulaire du Premier ministre précisera les conditions d'application de cette mesure.

Outre leur intérêt intrinsèque, ces plans devraient avoir une vertu d'exemplarité apte à encourager leur généralisation dans un maximum d'entreprises et dans les collectivités locales les plus importantes.

Il vous appartient par ailleurs de développer un partenariat particulier avec la CRAM et les assurances.

3. *Les jeunes :*

L'action globale en faveur de la sécurité des jeunes sur la route, impliquant l'ensemble des services déconcentrés concernés et les partenaires, doit être poursuivie, en veillant à l'implication directe des jeunes.

Dans ce cadre, l'opération LABEL VIE est reconduite en 2000 (*cf.* annexe 3).

D'autres initiatives telles que le recrutement d'emplois jeunes sécurité routière et leur formation, ainsi que l'apprentissage de la conduite pour l'insertion professionnelle me paraissent essentielles. La brochure « Emplois jeunes et sécurité routière » que je vous adresse par ailleurs, recense, pour exemple, des emplois créés dans ce domaine.

4. *La formation des conducteurs :*

Conformément aux instructions que je vous ai adressées les 9 juillet 1998, 22 décembre 1998 et 9 juillet 1999, je vous demande de veiller à la mise en place de l'offre de formation post-permis pour les conducteurs novices et expérimentés. Il vous appartient en outre de favoriser l'émergence de la demande pour ces formations, notamment celles des conducteurs novices, en impliquant vos partenaires et tout particulièrement les assurances, dans le cadre du protocole signé avec l'Etat

le 16 juillet dernier (cf. annexe 4).

L'ORGANISATION DÉPARTEMENTALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'action départementale sera d'autant plus pertinente que chacun des acteurs potentiels prendra en charge la lutte contre l'insécurité routière dans ses propres champs de compétence et qu'une structure partenariale permettant l'échange, la concertation et la coordination des actions sera mise en place.

La nouvelle organisation de l'action locale issue du CISR du 26 novembre 1997 repose sur ces deux principes (cf. annexe 5).

Les champs de compétence de l'Etat sont multiples. J'appelle votre attention sur la nécessité d'une implication effective de l'ensemble des administrations concernées par la sécurité routière. Equipement, police, gendarmerie, éducation nationale, jeunesse et sports, affaires sanitaires et sociales, travail emploi et solidarité, industrie doivent définir leurs propres actions dans leur champ de compétence respectif.

En outre, à l'instar des vingt-trois départements qui se sont déjà engagés dans la mise en œuvre de cette nouvelle organisation, il est impératif, en 2000, que vous mettiez en place, en prenant les décisions organisationnelles qu'il convient, une véritable coordination des services de l'Etat désignés ci-dessus en y associant le procureur de la République.

Dans le cadre du décret du 20 octobre 1999 relatif aux pouvoirs des préfets et à l'action des services et organismes publics de l'Etat dans les départements, il m'apparaît que la solution d'organisation la plus adaptée concernant cette politique interministérielle, consiste en la création d'un pôle de compétence pour la sécurité routière assortie de la désignation d'un chef de projet. Ce chef de projet peut être le sous préfet sécurité routière ou le chef d'un des services déconcentrés intéressés.

L'Etat doit élaborer et faire connaître son programme d'actions annuel. Ce programme est établi à partir des propositions d'actions de chacune des administrations concernées. Il est fondé sur la connaissance de l'accidentologie locale par une analyse des données existantes (BAAC, REAGIR, PV...). Cette connaissance permet une déclinaison efficace des priorités de l'Etat et l'approfondissement des enjeux retenus au DGO 1998-2002. Le programme d'actions et les moyens de l'Etat pour sa mise en place doivent être clairement identifiés et inscrits au PDASR.

Je vous demande d'inciter vos partenaires potentiels, à qui vous aurez fait connaître l'accidentologie et le diagnostic du département ainsi que les enjeux retenus intégrant les priorités de l'Etat, à élaborer leur propre programme d'actions en fonction de leurs propres champs de compétences.

Pour permettre l'échange, la concertation et la coordination des actions envisagées, vous favoriserez la mise en place d'une structure partenariale dans laquelle l'implication du conseil général et des communes sera spécifiquement recherchée. Vous devrez définir et faire connaître la participation de l'Etat dans cette structure.

La mise en place de cette nouvelle organisation départementale nécessite au préalable un bilan de la prise en charge actuelle de la sécurité routière qu'il vous appartient de faire réaliser dans votre département.

Afin de faciliter au niveau local la prise en compte des priorités nationales et l'implication en sécurité routière des différents acteurs, les missions des chargés de mission sécurité routière (CMSR) sont recentrées sur l'appui des acteurs locaux pour la mise en œuvre des orientations nationales, l'échange d'expériences, la formation et ponctuellement l'assistance conseil. Leur réseau est réorganisé au niveau régional ou interrégional avec la création de pôles d'animation sécurité routière (cf. annexe 6).

DEUX OUTILS POUR L'ANIMATION DE LA POLITIQUE DÉPARTEMENTALE

1. *Le plan départemental d'actions de sécurité routière :*

Le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) est fondé sur une analyse partagée de l'accidentologie et élaboré avec les partenaires.

Il s'agit dans le PDASR de recenser les actions menées et les moyens engagés par les différents acteurs pour en assurer leur synergie. Dans ce cadre, les actions et moyens de l'ensemble des services déconcentrés de l'Etat, définis dans le cadre d'une réflexion interministérielle, doivent être clairement affichés.

Dans les départements ayant mis en place une structure partenariale, le PDASR doit être finalisé dans le cadre de cette structure. Ce sera, à terme, le lieu de discussion du PDASR dans tous les départements.

Les enjeux et orientations retenus lors de l'élaboration du document général d'orientations (DGO) 1998-2002 intégrant les priorités nationales doivent constituer les bases de réflexion pour la définition des actions.

Les actions proposées concernent l'ensemble des politiques d'aménagement et d'exploitation de l'infrastructure, de contrôles et sanctions, d'éducation, de formation, de communication et de prévention.

Dans chacun de ces domaines, il vous appartient de rechercher les spécialistes et partenaires pouvant s'associer à la réflexion et s'engager dans l'action. Dans ce cadre, et suite aux décisions du dernier CISR, vous porterez une attention particulière au partenariat avec les motards en y associant les Mesdames et Messieurs Moto « des DDE ».

2. *Réagir :*

Le programme REAGIR, dont vous avez la responsabilité, est avant tout un outil essentiel de mobilisation sociale pour la lutte contre l'insécurité routière et de formation à la compréhension des accidents mortels de la circulation pour les responsables locaux, administrations, collectivités, entreprises, associations. Il permet également l'amélioration des

connaissances sur les accidents et représente une des sources d'information pour éclairer l'action des principaux acteurs de la sécurité routière dans le cadre du PDASR (cf. annexe 7).

L'effort particulier engagé dans la plupart des départements, pour améliorer la qualité indispensable de la réalisation de l'enquête et du rapport qui en est fait, doit être amplifié. Dans ce cadre il est impératif, là où le comité de lecture n'existe pas encore, de le créer. Il vous est demandé de veiller à ce qu'y soient associés des spécialistes d'origines diverses permettant d'en assurer la pleine efficacité.

Enfin, principaux instigateurs et réalisateurs des actions de prévention, l'implication des IDSR doit être mieux reconnue notamment dans les administrations et faire l'objet d'un effort permanent de valorisation.

LES MODALITÉS ADMINISTRATIVES ET FINANCIÈRES POUR LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DÉPARTEMENTALE

Le plan départemental d'actions de sécurité routière doit me parvenir pour information en deux exemplaires fin avril 2000.

Les crédits déconcentrés au niveau du préfet de département sur le chapitre 37.06 article 21 permettent en priorité le financement du programme d'actions de l'Etat. Ils peuvent participer aux financements des actions locales proposées par les partenaires dans le cadre des enjeux départementaux intégrant les priorités nationales. Hormis les départements expérimentaux, un crédit spécifique sera affecté aux départements pour la réalisation du bilan de la prise en charge actuelle de la sécurité routière (cf. annexe 9).

Pour aider les sous-préfets sécurité routière ainsi que les coordinateurs ou leur adjoint dans leurs missions (cf. annexe 8), des sessions de sensibilisation ou de formation prise de poste sont organisées par mes services en concertation avec le Ministère de l'intérieur.

Vous voudrez bien faire connaître les dispositions de la présente circulaire aux responsables départementaux, aux collectivités locales ainsi qu'à vos partenaires locaux et me rendre compte des difficultés que vous pourrez rencontrer pour sa mise en application.

I. Massin

LISTE DES ANNEXES

- Annexe I : La sécurité routière : grande cause nationale 2000
- Annexe II : La communication nationale
- Annexe III : Label Vie
- Annexe IV : Les formations postpermis sécurité routière
- Annexe V : L'organisation départementale de la sécurité routière
- Annexe VI : Missions et fonctionnement des pôles d'animation sécurité routière
- Annexe VII : Réagir
- Annexe VIII : Les coordinateurs sécurité routière
- Annexe IX : Les modalités administratives et financières

ANNEXE I

la sécurité routière : grande cause nationale

La sécurité routière sera « grande cause nationale » pour l'an 2000.

Un collectif d'associations est en cours de constitution pour susciter une mobilisation nationale et un mouvement d'opinion dans la lutte contre l'insécurité routière. Ce collectif bénéficiera de l'aide matérielle et financière de l'Etat.

La grande cause de l'an 2000 offre l'opportunité pour l'Etat de concrétiser la mobilisation collective en obtenant un engagement encore plus fort de tous ses services, des collectivités territoriales, des entreprises, des assurances, ainsi que celui d'un maximum d'acteurs, associations ou individus aujourd'hui peu impliqués pour une plus grande sécurité routière.

Des efforts particuliers devront être développés dans cinq directions :

- le secteur de la jeunesse, en s'appuyant notamment sur l'opération Label Vie, permettant l'émergence de projets de jeunes et en direction de jeunes ;
- le personnel dans les entreprises, en mobilisant notamment les comités d'entreprise et les comités d'œuvres sociales à côté des actions poursuivies avec les CRAM, les assurances, les chambres consulaires ;
- le milieu médical (médecins, pharmaciens, personnel soignant) pour l'information et la formation de leurs patients aux risques pris dans le domaine de la sécurité routière dus à la réduction des capacités physiques, notamment suite à la prise de médicaments et au vieillissement ;
- les acteurs de l'urbanisme et de l'aménagement urbain (collectivités territoriales, professionnels, associations) en promouvant une organisation de l'espace se traduisant par des aménagements favorisant une conduite plus calme et une meilleure prise en compte de l'ensemble des usagers ;
- les acteurs de l'environnement, aujourd'hui peu impliqués, intéressés par une conduite « apaisée » réduisant les risques de pollution.

L'ensemble de ces initiatives pourra être mis en valeur et faire l'objet d'échanges au niveau local et au niveau national.

« Si chacun fait un peu, c'est la vie qui gagne. »

ANNEXE II

la communication nationale

La communication nationale sur la sécurité routière développée en 1999 relève d'une stratégie de mobilisation sociale : diffusion du film *L'Accident* de R. Depardon avec un ton plus impliquant et plus direct, appuyé par un affichage publicitaire et la diffusion massive d'affichettes « Ça suffit ».

Au dernier trimestre 1999, le film a été rediffusé à la télévision et porté au cinéma et une campagne importante et diversifiée est engagée contre l'alcool au volant sur le thème du conducteur désigné : « Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » (spots radio, partenariat avec les radios jeunes, affichage sur les arrières de bus, affichettes pour les débits de boisson, relations presse...).

La communication nationale en 2000 traitera de manière privilégiée les thèmes suivants :

- l'incompatibilité de la consommation d'alcool et de la conduite : « Celui qui conduit, c'est celui qui ne boit pas » ;
- la relation conducteur passager, en valorisant les comportements responsables : prise en compte par le conducteur du confort et de la sécurité de ses passagers, incitation des passagers à un comportement responsable. L'importance du port de la ceinture de sécurité à l'avant et à l'arrière sera rappelée ;
- les trajets quotidiens, courts et familiers. Il sera souligné l'importance du respect des règles élémentaires de sécurité, même pour les petits trajets, qui correspondent à 65 % des accidents. L'usager de la route sera alerté sur des causes trop méconnues d'accidents (stress, perte de vigilance, perception erronée...) ;
- les motards, en rappelant leur vulnérabilité et l'importance de la formation.

Tout au long de l'année, on s'efforcera de rappeler la nécessité de l'engagement de tous pour que la sécurité routière soit effectivement la grande cause nationale de l'an 2000.

L'articulation entre communication nationale et locale sera recherchée par une information prioritaire des réseaux locaux avant le lancement des campagnes et la mise à disposition d'outils locaux de communication permettant d'amplifier l'action nationale.

ANNEXE III

label vie

L'opération Label Vie est un appel à projets de jeunes sur la sécurité routière.

Lancée en 1999, cette opération a mobilisé de nombreux acteurs locaux : foyers socio-éducatifs des lycées, associations d'étudiants, foyers de jeunes travailleurs, missions locales, maisons de jeunes, centres socio-culturels, sans oublier les administrations, les collectivités locales et les IDSR.

Une brochure diffusée au mois de janvier prochain permettra de prendre connaissance et de diffuser largement les projets 1999. Quatre grandes catégories de projets émergent : création de supports d'information, actions de sensibilisation sur l'alcool au volant, opérations d'initiation à la conduite responsable en deux-roues et création d'ateliers de réparations, opérations visant à sensibiliser collégiens, lycéens, étudiants (facultés, IUT...) aux données de l'insécurité routière.

L'opération est reconduite en 2000, en bénéficiant de l'aide financière et technique de l'Etat :

- une dotation de 30 000 francs sera adressée en janvier à tous les départements pour permettre le financement des premiers projets Label Vie 2000 ;
- des outils de sensibilisation et de diffusion des projets seront mis à disposition des réseaux locaux : vidéo décrivant la mise au point de quelques projets, brochure descriptive d'une vingtaine de projets Label Vie ;
- une mobilisation des médias nationaux et locaux.

Les partenariats locaux (collectivités locales, assurances, associations...) devront être recherchés pour susciter et favoriser l'émergence d'un grand nombre de projets.

ANNEXE IV

les formations postpermis sécurité routière

Le comité interministériel de la sécurité routière du 26 novembre 1997 a retenu le principe d'un rendez-vous d'évaluation de six mois à un an après l'obtention du permis et d'un rendez-vous de perfectionnement pour les conducteurs à partir d'une ancienneté de 10 ans de permis, basés sur le volontariat.

L'objet de ces rendez-vous est de renforcer la prise de conscience des limites des aptitudes des conducteurs et des facteurs qui influencent leurs motivations personnelles par rapport à la sécurité et la prise de responsabilité sociale liée à la conduite.

Dans le cadre de la convention Etat-assurances, un protocole a été signé par les deux partenaires pour promouvoir les rendez-vous d'évaluation des conducteurs novices, encourager leur mise en œuvre et mettre en place une évaluation et un suivi des stages.

Les instructions de la déléguée interministérielle à la sécurité routière des 9 juillet 1998, 22 décembre 1998 et 9 juillet 1999 ont précisé les missions essentielles des préfetures :

- donner la plus large audience possible à ce dispositif auprès de nos partenaires locaux (collectivités locales, entreprises, assurances). L'implication des assurances doit être recherchée en s'appuyant sur le protocole national ;

– favoriser la mise en place de l'offre de formation, en labellisant les actions proposées par les partenaires et répondant au cahier des charges national ;

– assurer le suivi administratif de la mise en œuvre des rendez-vous postpermis, évaluer et contrôler la qualité des stages, en s'appuyant sur les services locaux de la formation des conducteurs.

Il convient qu'un effort particulier soit fourni pour développer à la fois l'offre et la demande de ces stages, qui doivent être proposés dans tous les départements et régulièrement.

ANNEXE V L'ORGANISATION DÉPARTEMENTALE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La nouvelle organisation départementale de la sécurité routière repose d'une part sur une organisation des services de l'Etat répondant à ses propres champs de compétence, et d'autre part sur une structure partenariale permettant l'échange, la concertation, la coordination des actions.

En ce qui concerne l'Etat, ses propres champs de compétences sont multiples : mobilisation des administrations et incitation des partenaires locaux, élaboration et diffusion du diagnostic sur l'insécurité routière, infrastructure, éducation-formation, communication, contrôles-sanctions, organisation de l'alerte et des secours. Les moyens de l'Etat doivent être clairement identifiés. Le programme REAGIR, outil de mobilisation et de formation à la compréhension des accidents mortels ou graves de la circulation, relève de l'action de l'Etat.

Le préfet, responsable de l'implication des services de l'Etat, doit mettre en place, en prenant les décisions organisationnelles qu'il convient, une véritable coordination des services déconcentrés de l'Etat, chacun ayant à définir les actions à développer compte tenu de ses propres champs de compétence dans cette politique interministérielle. La création d'un pôle de compétence spécifique pour la sécurité routière, et la désignation d'un chef de projet qui peut être un sous-préfet sécurité routière ou un chef de service déconcentré apparaît être l'organisation la mieux adaptée à cette coordination.

Le préfet doit par ailleurs inciter les partenaires potentiels (collectivités locales, associations, entreprises, assurances) à élaborer leur propre programme d'actions en fonction de leurs propres champs de compétences, et à s'organiser dans une structure partenariale permettant l'échange, la concertation et la coordination des actions envisagées, autour de leurs préoccupations. L'Etat participera à cette structure partenariale.

Afin de faciliter la prise en charge de la sécurité routière par les différents acteurs locaux, quinze pôles d'animation sécurité routière sont créés par la déléguée interministérielle à la sécurité routière. Ils sont constitués de chargés de mission sécurité routière (CMSR) et ont pour fonctions principales l'appui des acteurs locaux pour la mise en œuvre des grandes orientations nationales, la formation et l'échange d'expériences et ponctuellement l'assistance-conseil.

Vingt-trois départements se sont portés volontaires en 1998 pour expérimenter cette nouvelle organisation locale. Un bilan détaillé de leurs initiatives sera diffusé au début de l'année 2000.

Les autres départements devront en 2000 s'engager dans cette démarche. Ils bénéficieront d'une aide financière de 100 000 francs de la direction de la sécurité et de la circulation routières pour dresser le bilan de la prise en charge actuelle de la sécurité routière dans leur département (cf. annexe 9).

En ce qui concerne les quinze pôles d'animation régionaux, leur mise en place s'effectuera progressivement en 2000, en y intégrant une partie du réseau actuel des chargés de mission sécurité routière (CMSR) et en recrutant de nouveaux CMSR, notamment dans les secteurs jeunesse entreprise et santé.

ANNEXE VI MISSIONS ET FONCTIONNEMENT DES PÔLES D'ANIMATION SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Afin de faciliter la prise en charge de la sécurité routière par les différents acteurs locaux, des pôles d'animation sécurité routière sont mis en place par la déléguée interministérielle à la sécurité routière. Ils sont constitués de chargés de mission sécurité routière (CMSR), personnes désignées par les administrations ou des partenaires, après accord de leur responsable hiérarchique.

Les CMSR ont pour fonctions principales l'appui aux acteurs locaux pour la mise en œuvre des grandes orientations nationales, la formation et l'échange d'expériences et ponctuellement l'assistance-conseil. Ils n'ont en revanche aucune responsabilité opérationnelle dans la définition et la mise en œuvre des politiques départementales, qui sont placées, pour l'Etat, sous l'autorité des préfets.

Deux types de chargés de mission constituent le pôle d'animation : des « généralistes » couvrant l'ensemble des missions et des « thématiques » intervenant prioritairement dans les secteurs de la jeunesse, des entreprises et de la santé.

Désignés sur la base d'un référentiel de compétences et de capacités liées à l'emploi pour exercer cette activité, ils forment un réseau de plus d'une centaine d'experts en matière de sécurité routière, d'animation et de formation, sous la responsabilité de la déléguée interministérielle à la sécurité routière.

La nomination des CMSR donne lieu à la signature d'une convention entre le directeur du service auquel appartient l'agent et la déléguée interministérielle.

Les orientations pour l'ensemble des pôles d'animation sont définies chaque année par la déléguée interministérielle à la sécurité routière en fonction des orientations de la politique nationale et de la politique locale de sécurité routière.

A partir de ces éléments, chaque pôle d'animation élabore son programme annuel, en étroite concertation avec les

préfectures afin de tenir compte des besoins locaux en matière d'information, de formation, d'échange d'expériences.

L'équipe des CMSR est animée par un animateur du pôle désigné par la déléguée interministérielle après accord de l'administration à laquelle il appartient. Il permet la conception, en collégialité, du programme annuel, sa mise en œuvre et son suivi. Il représente le pôle d'animation au niveau national et assure le relais d'informations. Il impulse et coordonne la politique de promotion du pôle d'animation et assure la gestion des moyens administratifs nécessaires à son fonctionnement.

Les quinze pôles d'animation sécurité routière, mis en place début 2000, s'appuieront sur des structures de l'Etat disposant de moyens techniques (salles, duplication des outils de formation...) et de secrétariat, fournis par la structure d'appui.

ANNEXE VII REAGIR

Le programme REAGIR est, avant tout, un programme de mobilisation sociale pour la lutte contre l'insécurité routière et un outil de formation à la compréhension du déroulement des accidents mortels ou graves de la circulation pour les acteurs locaux.

Il permet également l'amélioration des connaissances sur les accidents et représente une des sources d'information pour éclairer l'action des principaux acteurs de la sécurité routière dans le cadre du PDASR.

Tous les accidents mortels ne pouvant être analysés, il convient de privilégier la réalisation d'un nombre limité d'enquêtes solidement argumentées, plutôt que la réalisation d'un grand nombre d'enquêtes accumulant de simples données brutes.

L'effort particulier engagé ces trois dernières années pour améliorer la qualité de la réalisation des enquêtes et du rapport qui en est fait doit être poursuivi. La généralisation, dans les préfectures, des comités de lecture pluridisciplinaires regroupant quelques inspecteurs départementaux de sécurité routière (IDSR) et des spécialistes d'origines diverses doit y contribuer.

Les analyses réalisées et les enseignements tirés des enquêtes pourront ainsi être utilisées pour des actions de sensibilisation et de formation en veillant au respect de la confidentialité. En particulier, les maires des communes concernées par les enquêtes doivent être invités à la première réunion de la commission d'enquête et au collège technique où les IDSR présenteront leurs conclusions.

L'action des 8000 IDSR répartis sur l'ensemble du territoire ne se limite pas à la réalisation des enquêtes. Ils sont en effet les principaux instigateurs et réalisateurs des actions de prévention dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière. Relevant d'une réelle stratégie de débat social sur l'accident de la route, leur action doit être confortée, amplifiée et reconnue.

Contribuant à cet effort de valorisation et d'amplification du travail effectué localement, la DSCR mettra à la disposition du réseau REAGIR, au premier trimestre 2000 :

- une brochure présentant le programme et ses acteurs ;
- un outil de communication, sous la forme de cinq malettes par préfecture, contenant des éléments d'information (transparents, textes, vidéo) pour débattre sur les principales causes des accidents mortels.

ANNEXE VIII LES COORDINATEURS SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les missions du coordinateur sécurité routière sont caractérisées par les éléments suivants :

- participation à l'élaboration de la politique de l'Etat dans le département et à la sensibilisation, la mobilisation et la coordination des services déconcentrés pour la mise en œuvre de cette politique ;
- animation et gestion du programme REAGIR ;
- sensibilisation et incitation des partenaires locaux à mener des actions de sécurité routière dans leur champ de compétences ;
- contribution au titre de l'Etat à la structure partenariale, et notamment à l'élaboration collégiale du PDASR ;
- recueil des préoccupations locales et veille sur le retour d'information sur les suites qui leur sont données ;
- gestion du budget affecté par la déléguée interministérielle et élaboration du bilan annuel des actions engagées par les services de l'Etat et des partenaires locaux ;
- organisation de la remontée des informations sur les actions du département, à son initiative et à la demande de la déléguée interministérielle et du pôle d'animation ;
- participation avec échanges d'expériences et actions d'information organisés par le pôle d'animation avec les autres coordinateurs sécurité routière de la zone concernée.

L'activité de coordination de la sécurité routière est permanente. L'équipe ayant en charge cette coordination a besoin de disposer de moyens pour accomplir ses tâches et assurer le secrétariat de la structure de coordination des services déconcentrés de l'Etat concernés. Il semble indispensable de prévoir au minimum l'équivalent d'un plein temps et demi pour accomplir ces missions, hors secrétariat.

Une formation initiale de deux semaines et une formation continue renforçant les connaissances en sécurité routière et les compétences transversales (écoute, animation de groupe...) sont réalisées par les services de la déléguée interministérielle, en étroite collaboration avec le ministère de l'intérieur.

ANNEXE IX LES MODALITÉS ADMINISTRATIVES ET FINANCIÈRES

Le plan départemental d'actions de sécurité routière présente les actions de l'ensemble des acteurs locaux et les moyens engagés pour leur mise en œuvre. Il doit clairement afficher les actions et moyens du pôle de compétence Etat.

Le PDASR présente également l'organisation départementale pour la prise en charge de la sécurité routière, les enjeux et orientations d'actions du département et les priorités de l'Etat, l'accidentologie et son évolution, le bilan des actions de l'année antérieure.

Pour une meilleure lisibilité, le bilan de l'année antérieure et le programme d'actions du PDASR sont présentés en regroupant les actions « par enjeu du département et priorité de l'Etat », les actions « hors enjeux départementaux et priorités nationales » et celles relatives à REAGIR.

Les crédits déconcentrés sur le chapitre 37.06, article 21, permettent en priorité le financement des actions de l'Etat et la participation éventuelle au financement des actions locales proposées par des partenaires.

Ils s'ajoutent aux crédits mis en place par ailleurs dans les administrations en matière de fonctionnement et d'interventions, et constituent des moyens complémentaires pour l'engagement de cette politique.

En 2000, le montant de la dotation sera augmentée de 50 000 francs par rapport à la dotation reçue en 1999. La dotation minimum affectée à un département est ainsi portée à 200 000 francs. Avant la fin de mois de janvier, une première dotation correspondant à 80 % du montant global sera notifiée à chaque préfet.

Pour permettre la réalisation du bilan par un organisme extérieur, de la prise en charge actuelle de la sécurité routière, dans le cadre de la réflexion sur une nouvelle organisation départementale, une dotation spécifique de 100 000 francs sera affectée aux 77 départements devant s'engager dans la réflexion, sur le chapitre 37-06, article 21.

Dans le cadre de *Label Vie* une première dotation de 30 000 francs par département sur le chapitre 44-43, article 11, sera affecté avant fin janvier. Des financements complémentaires en fonction des besoins de chaque département, et à leur demande, seront délégués.

Il est demandé un engagement rapide des crédits et la mise en place d'un suivi rigoureux des mandatements. Tout problème dans ce cadre devra être signalé à la division des affaires générales de la direction de la sécurité et de la circulation routières.

Le bilan d'exécution de l'année 1999 devra parvenir à la DSCR pour le 15 février 2000 à la délégation interministérielle à la sécurité routière.

Le PDASR.2000 devra être adressé pour information en deux exemplaires pour fin avril 2000.