

*Direction de la sécurité  
et de la circulation routières*

**Circulaire n° 2006-60 du 28 juillet 2006 relative au programme de sécurité routière (2007) – mise en œuvre de la LOLF en 2007 au travers des BOP régionaux**

NOR : *EQU0611743C*

*Le directeur de la sécurité et de la circulation routières à Messieurs les préfets de région ; directions régionales de l'équipement ; Mesdames et Messieurs les préfets de département ; Mesdames et Messieurs les directeurs départementaux de l'équipement (DDE) ; Messieurs les directeurs interdépartementaux des routes (DIR) ; Messieurs les directeurs des centres d'études techniques de l'équipement (CETE) ; Mesdames et Messieurs les directeurs des centres interrégionaux de formation professionnelle (CIFP) ; Messieurs les coordonnateurs de mission d'inspection générale territoriale (MIGT) ; Monsieur le secrétaire général du MTETM ; Madame la directrice générale du personnel et de l'administration ; Monsieur le directeur général des routes ; Monsieur le vice-président du conseil général des ponts et chaussées.*

La présente circulaire a pour objet d'engager le dialogue de gestion relatif à la mise en œuvre de la LOLF en 2007 au travers des BOP régionaux, et d'en préciser le contenu et les modalités. Elle abordera successivement :

Première partie :

- les priorités stratégiques du programme sécurité routière pour les services déconcentrés en 2007.

Deuxième partie :

- la performance dans les BOP (objectifs opérationnels, indicateurs, valeurs cibles...) ;
- les évolutions entre 2006 et 2007 de la cartographie des BOP et des modalités de gestion ;
- la dimension régionale de la gestion des ressources humaines (compétences, formation, réseaux métiers...) ;
- les modalités pratiques du dialogue de gestion ;
- le point d'avancement sur les dossiers du programme sécurité routière, depuis les réunions interrégionales de fin 2005.

**I. - LES PRIORITÉS STRATÉGIQUES  
POUR LES SERVICES DÉCONCENTRÉS**

L'efficacité de la politique de sécurité routière repose en grande partie sur l'action locale. A ce titre, les acteurs locaux jouent un rôle déterminant, notamment au travers de l'action des services déconcentrés de l'État auprès du préfet. Dans ce cadre, les services de l'équipement, et particulièrement les DDE, ont un rôle majeur à jouer dans cette organisation locale.

Ainsi, les attentes prioritaires envers les services déconcentrés sont les suivantes :

Action transversale au programme : assurer une animation régionale des services de l'équipement dans le domaine de la sécurité routière.

La LOLF et la réforme territoriale de l'Etat donnent de nouvelles responsabilités au directeur régional de l'équipement, comme responsable de BOP et du pôle « transports, logement, aménagement et mer ». L'année 2006 a été l'année des transferts de compétences dans le domaine routier, de la préparation aux réorganisations et de la mise en place des nouveaux services.

En 2007, les directions régionales devront développer ces nouvelles missions d'animation des services et de mise en cohérence de leurs stratégies, notamment dans les domaines des moyens et des compétences, et dans le respect des prérogatives du préfet de département. Les BOP « sécurité routière » préciseront les modalités de mise en œuvre de cette animation régionale des services déconcentrés de l'équipement.

Action 1 du programme : améliorer la connaissance locale de l'insécurité routière.

Pour améliorer la connaissance de l'insécurité routière, le directeur du programme Sécurité routière a demandé aux directeurs départementaux de l'équipement de développer dans leurs services des observatoires départementaux de la sécurité routière. Ceux-ci vont bénéficier d'ici à la fin de l'année d'un portail BAAC (bulletin d'analyse d'accidents corporels) qui leur permettra dans un premier temps de suivre la production des fiches accidents et dans un deuxième temps (2007) de corriger le fichier accidents sur le portail.

Pour 2007, la priorité sera donnée à la poursuite de la mise en place des observatoires départementaux dans les DDE avec l'objectif :

- de contribuer à la qualité des données, en intervenant notamment à la source auprès des forces de l'ordre sur l'exhaustivité des données ;
- de développer l'exploitation locale des données et leur valorisation ;
- de constituer une base de connaissance de l'insécurité routière locale, au service des acteurs locaux.

Les DRE assureront dans ce cadre, au travers de leurs observatoires régionaux, le rôle d'animation technique et méthodologique des observatoires départementaux, en favorisant notamment la conduite de démarches conjointes entre les services.

Action 2 : renforcer l'organisation locale.

L'efficacité de la politique de sécurité routière repose en grande partie sur l'action locale. Dans la circulaire du délégué interministériel aux préfets du 6 février 2006, la poursuite de l'effort de structuration de la politique locale en termes de définition des priorités et d'organisation, a été demandée, notamment sur la base des enseignements tirés des audits engagés dans 10 départements.

La réorganisation des DDE en 2006 a permis de constituer des services ou des pôles dédiés à la sécurité routière. Le professionnalisme et les compétences étendues de ces nouveaux services doivent permettre aux DDE une implication plus forte dans l'action locale et un rôle renforcé dans l'animation de cette politique dans les départements où le préfet l'aura souhaité.

Action 3 : consolider l'organisation des examens du permis de conduire.

Après les réformes successives touchant le permis de conduire (nouvelle épreuve théorique, épreuve pratique à 35 minutes, réorganisations des services...), l'action portera sur une consolidation de l'organisation des examens.

Pour 2007, priorité doit être donnée à l'organisation des examens du permis de conduire, afin de maîtriser les délais de présentation aux épreuves. Dans la ligne des orientations déjà données, les services déconcentrés doivent rechercher tous les moyens en leur possession pour gérer au mieux le potentiel de production de places d'examen dont ils disposent : programmation optimale du temps disponible des IPCSR, carte des centres d'examens permettant de limiter leurs déplacements...

Par ailleurs, une attention toute particulière doit être portée au taux de réussite (catégorie B) constaté dans chaque département, afin de prévenir toute évolution négative sur une période prolongée.

Parallèlement à ces dispositions relevant du niveau local, la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) mène une réflexion

sur la répartition des effectifs d'IPCSR et DPCSR et des moyens de fonctionnement entre les régions et les départements, afin de s'assurer que les moyens disponibles sont affectés en adéquation avec les besoins avérés, notamment au plan des examens. Les évolutions nécessaires du dispositif de péréquation nationale sont comprises dans cette réflexion, au moyen d'un groupe de travail dont les propositions seront connues avant la fin 2006.

Action 4 : poursuivre le déploiement des programmes de gestion du trafic et d'information des usagers

Cette action concerne dorénavant les DRE et les DIR, services responsables respectivement des investissements et de la gestion sur le réseau routier national non concédé. Les orientations pour 2007 sont les suivantes :

- achever les opérations du IV<sup>e</sup> CPER : la quasi-totalité des autorisations d'engagement sont en place, et les mandatements devront être planifiés sur 2007 et 2008 ;
- préparer, dans le cadre des programmes de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI), la poursuite ambitieuse des projets de gestion de trafic d'agglomérations et d'axes engagés. Des études de faisabilité pourront être proposées sur de nouveaux sites, en nombre restreint ;
- mettre en place un suivi des coûts de maintenance des équipements existants de gestion de trafic et réduire ces coûts.

Actions 1 et 4 du programme : mettre en place la nouvelle organisation des services pour la gestion de la circulation routière et le traitement des situations de crise.

La décentralisation et la mise en place des DIR nécessitent de définir de nouvelles collaborations entre les partenaires. Une circulaire « Intérieur – Équipement » sera prochainement adressée aux préfets et les nouvelles organisations devront être mises en œuvre dans les meilleurs délais :

Les DIR adapteront les missions et l'organisation de leurs CIGT pour assurer la veille qualifiée de l'ensemble du réseau routier national de leur compétence.

Les DDE mettront en place une organisation adaptée à leur nouvelle mission de conseil du préfet et de coordinateur des gestionnaires de réseaux pour la prévention et la gestion des crises routières.

Programme « radars » : assister la maîtrise d'ouvrage pour la politique de contrôle sanction automatisé

Les directions départementales de l'équipement ont été désignées conducteurs d'opération pour l'exécution du marché 2006 des nouveaux radars, en appui de la direction du projet interministériel contrôle automatisé (DPICA). Ce rôle renforcé a été précisé par la circulaire du 23 mars 2006 adressée aux préfets de départements, directions départementales de l'équipement.

Le CISR du 6 juillet 2006 a décidé de poursuivre le déploiement du dispositif de contrôle sanction automatisé en 2007. Le programme 2007 comprendra 500 nouveaux dispositifs destinés à améliorer la couverture du réseau routier, à renouveler les anciens matériels de contrôle, à équiper des itinéraires dans une logique d'axe et à diversifier l'outil de contrôle automatisé. Les 500 nouveaux dispositifs comprendront 450 dispositifs « vitesse » (250 fixes et 200 mobiles) et 50 dispositifs « autres infractions » (interdistances, feux rouges).

Dans les départements concernés, les DDE devront assurer cette mission de conducteur d'opération lors des phases d'études des sites d'implantation, de réalisation et de réception des travaux, de mise en service ou de gestion ultérieure des équipements.

Action transversale : Favoriser la prise en compte transversale de la politique de sécurité routière dans les services de l'équipement.

La prise en compte de la dimension transversale de la politique de sécurité routière est un axe à développer dans l'ensemble des domaines d'intervention du ministère : planification de l'urbanisme, connaissance et analyse des territoires, transports, assistance aux collectivités territoriales, gestion du réseau routier national... Cet objectif s'est traduit sur un plan opérationnel par l'expérimentation avec une trentaine de « services pilotes » (28 DDE et 3 DRE), de la démarche « management et pratiques de sécurité routière (MPSR) » depuis 2001. Les résultats très positifs de cette démarche ont conduit la DSCR à engager la généralisation de cette démarche à l'ensemble des services.

En 2007, l'ensemble des services déconcentrés est invité à s'engager dans cette politique en prenant appui sur les résultats de la démarche MPSR. Les DRE mettront en place une animation du déploiement de cette action.

Dans cette perspective, la DSCR et 4 DRE expérimentent les modalités de cette animation régionale, pour mettre à disposition de l'ensemble des régions les outils méthodologiques adaptés au début du second semestre 2007.

## II. - LES BOP REGIONAUX « SÉCURITE ROUTIÈRE » 2007

Le BOP est un document stratégique pour l'ensemble des services de l'équipement à l'échelle de la région. La politique de sécurité routière s'exerçant au niveau local principalement à l'échelle du département sous l'autorité du préfet, le BOP devra être en cohérence avec les orientations départementales, et principalement avec les enjeux des DGO, tout en privilégiant la plus-value que peuvent apporter l'animation et la coordination régionales en termes de répartition des moyens, de mutualisation, de développement des compétences ou d'échange d'expériences.

### II.1. La performance

Un premier bilan des BOP régionaux 2006 fait apparaître que la performance, élément essentiel de la réforme budgétaire de l'État, n'était pas la priorité pour ce premier exercice et n'a généralement été abordée que partiellement. Pour 2007, il convient de progresser dans les objectifs de la LOLF et de traiter plus à fond cette question, tout en capitalisant les acquis de 2006.

En premier lieu, il faut noter que certains objectifs stratégiques du projet annuel de performance (PAP) du programme et leurs indicateurs sont directement applicables à l'échelle de la région. En 2007, ceux-ci devront être repris dans tous les BOP, avec des valeurs adaptées à chaque région (cf. annexe 1a § 1).

Cependant, les objectifs généraux du PAP ne sont pas tous en rapport direct avec l'action des services déconcentrés de l'équipement ou plus globalement avec l'action locale. Ils doivent donc être déclinés dans les BOP régionaux sous la forme d'objectifs intermédiaires du programme ou d'objectifs complémentaires du BOP. Ces objectifs opérationnels peuvent correspondre à des cibles particulières ou à des leviers d'action. Ils seront toujours assortis d'indicateurs de performance adaptés, pour lesquels des valeurs prévisionnelles seront fixées pour 2007 et, si possible, pour une cible à moyen terme (2010 en général).

En 2006, certains objectifs opérationnels et certains indicateurs, présentant un lien fort avec la mise en œuvre locale des enjeux du programme, se retrouvent à l'identique dans plusieurs BOP. Il est proposé de les généraliser à l'ensemble des BOP. Pour 2007, ces objectifs sont retenus comme objectifs intermédiaires du programme et les responsables de BOP sont invités à les inclure dans leur BOP et à les tester (cf. annexe 1a, § II).

L'annexe 1a ci-après donne des précisions sur le choix des objectifs et des indicateurs des BOP régionaux pour 2007, ainsi que des précisions méthodologiques sur la valorisation des indicateurs. L'annexe 1b est un rappel du cadre des définitions données pour 2006.

### II.2. Les évolutions de la cartographie et des modalités de gestion en 2007

Les évolutions apportées aux règles adoptées en 2006 pour la gestion 2007 sont limitées :

Action 3 : éducation routière

Pour simplifier la gestion locale, l'ensemble des frais de déplacement des IPCSR seront dorénavant gérés dans le BOP déconcentré, qu'il s'agisse des déplacements liés aux examens, ou de ceux liés à la péréquation nationale ou aux formations nationales. La dotation initiale portera sur les frais de déplacements liés aux examens. Une révision de la dotation sera prévue en juillet et en octobre pour tenir compte des autres frais de déplacements constatés ou prévus jusqu'à la fin de l'année.

Action 4 : gestion du trafic et information des usagers :

– en 2007, l'ensemble des opérations d'investissement ne relevant pas d'une maîtrise d'ouvrage nationale fera l'objet d'une gestion déconcentrée, qu'il s'agisse d'opérations des CPER ou non ;

– pour ces opérations, la maîtrise d'ouvrage sera assurée par la DRE (SMO).

L'annexe 2 « Organisation du dialogue de gestion : cartographie des BOP et UO par activité » a été mise à jour en fonction de ces évolutions.

### **II.3. La dimension régionale de la gestion des ressources humaines**

La nouvelle organisation mise en place au sein des services déconcentrés confère aux directeurs régionaux de l'équipement, une responsabilité accrue en matière de gestion des ressources humaines. À ce titre, l'organisation et le développement des compétences des agents doivent occuper une place essentielle dans la mise en œuvre des orientations du programme sécurité routière.

Dans le cadre d'un plan de développement des compétences du programme sécurité routière en cours de préparation par la DSCR, quelques régions seront associées au cours du dernier trimestre 2006 à l'identification locale des besoins de compétences.

Sur cette base, les DRE engageront en 2007, avec l'ensemble des services concernés, la mise en œuvre de ce plan de développement de compétences, en examinant plus particulièrement les questions d'organisation des compétences sensibles ou rares, de formation et d'animation des réseaux métiers de la sécurité routière.

### **II.4. Les modalités pratiques du dialogue de gestion**

#### *II.4.1. Le calendrier*

Comme en 2006, les modalités sont différentes suivant qu'il s'agit du BOP central ou du BOP régional.

Pour le BOP central, les sous-directions concernées de la DSCR adresseront après l'été aux préfets et aux responsables d'UO (DDE et DIR), une circulaire propre à chacune des actions. Les responsables de BOP régionaux en seront informés.

Pour les BOP régionaux, et sous réserve de précisions émanant du niveau interministériel ou ministériel (secrétariat général), le calendrier devrait être le suivant :

- engagement du dialogue de gestion par la présente circulaire ;
- de mi-septembre à mi-octobre : réunions bilatérales entre la DSCR et chaque R-BOP portant sur la mise en œuvre des priorités stratégiques, la performance, les ressources humaines (y compris les effectifs) et le budget ;
- octobre et novembre : mise au point des projets de BOP par les R-BOP en liaison avec la DSCR ;
- début novembre : arbitrages DSCR sur la répartition des effectifs et des crédits ;
- fin novembre : envoi des projets de BOP à la DSCR par le préfet ;
- début décembre : visa de la PBI par le contrôleur financier central, puis signature des BOP par le responsable de programme ;
- fin décembre : avis des contrôleurs financiers régionaux sur les BOP ;
- début janvier : mise en place des crédits.

#### *II.4.2. Les effectifs*

Comme en 2006, les effectifs hors administration centrale de l'ensemble des services sont regroupés dans un programme unique (SPPE) : ce sujet ne sera donc pas traité dans le BOP sécurité routière.

Le cadrage et la gestion des effectifs du MTETM feront prochainement l'objet d'une circulaire ministérielle qui définira notamment les responsabilités des directeurs de programme. Le dialogue de gestion du programme sécurité routière s'inscrit naturellement dans ce cadre.

Pour les réunions bilatérales, il sera ainsi demandé aux R-BOP de :

- préciser l'organisation prévue dans les services (DRE, DDE, le cas échéant DIR et CETE) dans les domaines de la sécurité routière, de la gestion du trafic et de l'information des usagers de la route ;
- indiquer la situation régionale constatée en termes d'effectifs au 31/12/05 (socle 2006) ;
- indiquer la situation régionale prévisible au 1<sup>er</sup> janvier 2007 ;
- proposer un effectif régional cible au 31/12/07.

Tous ces éléments seront exprimés en ETPT et en macro-grades 8, et distingueront d'une part les corps spécifiques de l'éducation routière (délégués, IPCSR et PNT assimilés), d'autre part les effectifs fléchés (CETE et DIR). Ils serviront de base aux propositions de la DSCR relatives aux effectifs cibles par BOP au 31/12/07.

Enfin, ces réunions pourront être l'occasion pour les DRE d'engager une réflexion à moyen terme (par exemple à trois ans) sur les effectifs du programme sécurité routière, en tenant compte de l'évolution des missions et des organisations envisageables. Ces éléments pourront servir de base à l'élaboration par la DSCR d'une stratégie nationale en termes d'effectifs du programme.

#### *II.4.3. Le budget*

Pour les actions 1 et 3 (fonctionnement), le budget 2006 devrait être sensiblement reconduit en 2007, sauf éléments justificatifs à fournir par les R-BOP.

Pour l'action 4, l'ensemble des opérations d'investissement relatives à la gestion du trafic et à l'information des usagers est rattaché aux BOP régionaux. Les R-BOP devront préciser :

- l'état d'avancement des opérations en cours ;
- leurs propositions relatives à la poursuite de ces opérations en 2007 ou à l'engagement d'opérations nouvelles ;
- leurs besoins d'AE nouvelles ;
- leurs besoins en CP en distinguant :
  - les CP relatifs aux engagements antérieurs au 1/01/07 ;
  - les CP relatifs aux engagements 2007 sur AE antérieures ;
  - les CP relatifs aux engagements sur AE 2007 ;

- le cas échéant, les prévisions de versement 2007 de fonds de concours.

#### II.4.4. Préparation de la réunion bilatérale

L'objet de la réunion est un échange sur l'ensemble des éléments qui constitueront le BOP 2007 (contexte local, budget, performance) ainsi que sur les effectifs. Le projet de BOP sera adressé à la DSCR à la fin du mois de novembre, après arbitrage du directeur de programme sur les crédits.

Pour la préparation de la réunion, il est demandé aux R-BOP d'adresser à la DSCR-sous-direction ATR, une semaine avant la date de la réunion, un dossier de travail comprenant, dans la mesure du possible :

- une courte présentation du contexte local ;
- un premier bilan provisoire de gestion du BOP 2006 : évènements marquants, performances, consommations de crédits au 01/09/06 et prévisions jusqu'au 31/12/06, difficultés rencontrées... ;
- les éléments précisés en II.4.2 relatifs aux effectifs ;
- les éléments précisés en II.4.3 relatifs au budget ;
- des propositions provisoires relatives à la performance dans le cadre des orientations stratégiques fixées dans la présente circulaire et des précisions données au § II.1.

#### II.4.5. Point d'avancement sur les dossiers du programme

Les réunions interrégionales DSCR / services déconcentrés de la fin d'année 2005 ont permis d'aborder plusieurs sujets relatifs à la mise en œuvre du programme sécurité routière, tant en termes d'organisation des services, de définition des actions à engager ou de modalités de travail entre les acteurs du programme.

L'annexe 3 présente un point d'avancement de ces dossiers à ce jour.

Dans le contexte d'évolution des services, j'ai pu apprécier votre engagement dans la mise en œuvre des réformes concernant le champ de la sécurité routière.

A l'occasion de la prochaine conférence des DRE prévue à la rentrée de septembre, nous pourrions poursuivre, dans le même esprit de mobilisation, nos échanges pour préparer l'année 2007.

*Le directeur de la sécurité  
et de la circulation  
routières  
R. Heitz*

#### LISTE DES ANNEXES

Annexe I A. La performance dans les BOP en 2007 : objectifs et indicateurs.

Annexe I B. Définition des objectifs opérationnels et des indicateurs associés (annexe I de la circulaire du 13 septembre 2005).

Annexe I C. Objectifs stratégiques du programme : réalisation 2005 des indicateurs par région (diffusion ultérieure).

Annexe II. Organisation du dialogue de gestion : cartographie des BOP et UO par activité.

Annexe III. Point d'avancement sur les dossiers du programme.

#### ANNEXE I A LA PERFORMANCE DANS LES BOP SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 2007 CHOIX DES OBJECTIFS ET DES INDICATEURS 1. Objectifs stratégiques du programme

Certains objectifs stratégiques du PAP ainsi que leurs indicateurs sont directement applicables à l'échelle de la région. Ils devront être repris dans chacun des BOP régionaux, avec les précisions suivantes :

##### 1.1. Objectif n° 1 : réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes

Indicateur n° 1 :

Nombre annuel de tués à un mois (région).

Au niveau national (PAP), les prévisions sont les suivantes :

2007 : baisse de 15 % par rapport à 2005.

Cible 2010 : baisse de 23 % par rapport à 2005.

Au niveau régional, il est proposé aux R-BOP de retenir des baisses du même ordre de grandeur, mais tenant cependant compte des performances locales (mesurées par l'IAL).

Indicateur n° 2 :

Nombre annuel de blessés hospitalisés à plus de 24 heures (région).

La définition du blessé hospitalisé n'est effective que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Compte tenu des difficultés de recueil rencontrées au premier semestre 2005, les données ne seront fiabilisées qu'en 2006.

Aucun cadrage national ne sera donné aux R-BOP à ce stade.

##### 1.2. Objectif n° 3 : améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie

Indicateur n° 1 :

Pourcentage des auto-écoles ayant un taux de réussite en première présentation au permis de conduire B inférieur à 50 % (région).

Au niveau national, les prévisions sont les suivantes :

2007 : 40 %.

Cible 2010 : 30 %.

Au niveau régional, il est proposé aux R-BOP de retenir des taux adaptés aux résultats constatés, avec une cible proche de la cible nationale pour les régions qui se situent sensiblement au dessus.

Indicateur n° 2 :

Dépense moyenne (pour la région) d'un examen pratique du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère des transports (en euro constant).

Au niveau national, les prévisions sont les suivantes :

2007 : 24.

Cible 2010 : 24.

Au niveau régional, il est proposé aux R-BOP de retenir des valeurs adaptées aux résultats constatés, avec une cible proche de la cible nationale pour les régions qui se situent sensiblement au dessus.

Indicateur n° 3 :

Nombre de conducteurs ayant moins de deux ans de permis impliqués dans un accident corporel sur le nombre de conducteurs impliqués dans un accident corporel (région).

Au niveau national, les prévisions sont les suivantes :

2007 : 17,8 %.

Cible 2010 : 17,5 %.

Au niveau régional, il est proposé aux R-BOP de retenir des taux adaptés aux résultats constatés, avec une cible proche de la cible nationale pour les régions qui se situent sensiblement au dessus.

## 2. Objectifs intermédiaires du programme

Les objectifs intermédiaires du programme proposés aux responsables de BOP pour 2007, en vue d'une généralisation à l'ensemble des BOP, sont les suivants :

### 2.1. Objectif stratégique n° 1 du PAP : *réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes*

Objectif intermédiaire du PAP : améliorer la connaissance de l'accidentologie locale et la qualité des données.

Indicateur n° 1 :

Taux d'exhaustivité du fichier BAAC pour les tués, les hospitalisés et les blessés (rapport BAAC sur remontées rapides).

### 2.2. Objectif stratégique n° 2 du PAP : *mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière*

Objectif intermédiaire du PAP : mettre en œuvre dans l'ensemble des services de l'équipement une démarche de prise en compte de la dimension transversale de la politique de sécurité routière.

Indicateur n° 1 :

Etat d'avancement du projet et des actions du type MPSR.

Objectif intermédiaire du PAP : élaboration et mise en œuvre d'un plan de prévention du risque routier.

Indicateur n° 2 :

Etat d'avancement du projet et des actions du PPRR.

### 2.3. Objectif stratégique n° 3 du PAP : *améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie*

Objectif intermédiaire du PAP : améliorer la qualité du service du permis de conduire.

Indicateur n° 1 :

Délai moyen de première présentation à l'examen du permis de conduire B.

### 2.4. Objectif stratégique n° 4 du PAP : *garantir la sécurité des déplacements routiers et améliorer la fluidité du trafic routier*

Objectif intermédiaire du PAP : assurer la mise en œuvre des opérations d'investissement programmées

– indicateur n° 1 : taux d'avancement des opérations d'investissement de gestion de trafic et d'information routière

## 3. Autres objectifs complémentaires du BOP

Suivant le contexte et les enjeux locaux, les BOP peuvent retenir d'autres objectifs opérationnels représentatifs de la performance visée par les services, assortis d'indicateurs adaptés. Les propositions et exemples fournis par l'annexe 1 de la circulaire du 13 septembre 2005 restent valables pour l'essentiel (cf. annexe I b ci-jointe).

## 4. Précisions méthodologiques

Il est important de garder au BOP son caractère de document stratégique et de ne pas vouloir en faire un outil de pilotage au quotidien. Les indicateurs de performance auront leur place dans le BOP, alors que les indicateurs d'éclairage, d'activité ou de production auront plutôt la leur dans les tableaux de bord de niveau départemental ou régional. Certains de ces indicateurs pourront éventuellement figurer dans le BOP, mais de préférence dans la partie « présentation générale » du BOP, plutôt que dans le volet performance, à moins que leur valorisation ne soit réellement représentative de la performance des services de l'équipement.

Les indicateurs de performance devront être valorisés pour les échéances suivantes :

- réalisation 2005 ;
- prévisions 2006 ;
- prévisions 2007 ;
- Si possible : cible 2010.

Pour les objectifs stratégiques du programme, la valeur constatée des indicateurs (« réalisation 2005 ») par région est calculée par la DSCR et fait l'objet de l'annexe 1c (en cours d'établissement, pour une diffusion fin août). Les valeurs des prévisions et des cibles seront, en revanche, établies par les R-BOP.

Pour les objectifs intermédiaires du programme et pour les autres objectifs complémentaires du BOP, la valeur de l'ensemble des indicateurs (réalisés, prévisions et cibles) sera fixée par les R-BOP.

ANNEXE I B  
PRÉPARATION DU DIALOGUE DE GESTION POUR LES BOP RÉGIONAUX  
Définition des objectifs opérationnels et des indicateurs associés  
La performance

**Programme sécurité routière**

**0. Objectif transversal à l'ensemble du programme**

Objectif stratégique du PAP n° 1 (du point de vue du citoyen) : réduire le nombre d'accidents et de tués sur les routes.

INDICATEUR national (inscrit dans le PAP)	DÉCLINAISON régionale de l'indicateur national	SOUS-ACTION ou activité du référentiel national	OBJECTIF OPÉRATIONNEL complémentaire et indicateur de performance associé (à l'échelle du BOP)	INDICATEUR d'activité ou d'environnement complémentaire	OUTIL de mesure	CIBLE de résultats
N° 1 : nombre annuel des tués à un mois	Nombre annuel des tués à un mois (à l'échelle régionale)			A définir	– données de l'Onisr, disponible au niveau départemental ; – délais (mois) : m +...	
N° 2 : nombre annuel de blessés hospitalisés à plus de 24 heures	Nombre annuel de blessés à plus de 24 heures (à l'échelle régionale)			A définir	– données de l'Onisr, disponible au niveau départemental depuis 2005 ; – délais (mois) : m+...	
			A définir : autres indicateurs pour expliciter des tendances en lien avec les enjeux locaux (par réseau, aggl. / hors aggl. site particulier, saisonnalité, etc.)	A définir	données de l'observatoire départemental de l'insécurité routière.	

**1. Action 10 : observation, prospective, réglementation et soutien du programme**

Objectif stratégique du PAP : Néant.

INDICATEUR national (inscrit dans le PAP)	DÉCLINAISON régionale de l'indicateur national	SOUS-ACTION ou activité du référentiel national	OBJECTIF OPÉRATIONNEL complémentaire et indicateur de performance associé (à l'échelle du BOP)	INDICATEUR d'activité ou d'environnement complémentaire	OUTIL de mesure	CIBLE de résultats
Néant		11 : observation et prospective : observatoire de la sécurité routière au niveau local (DRE, DDE...)	A définir. Par exemple : – délai moyen de vérification et de validation des données mensuelles du fichier BAAC (en mois) ; – exploitation des données ? ; – création effective des observatoires départementaux (prioritaire en phase transitoire, prévoir une grille définissant les critères de création effective d'un observatoire : formalisation des procédures à suivre, convention de recueil de données...) ; – nombre et date de publication dans l'année...	A définir	A définir	
		11 : Observation et prospective : assistance, conseils au préfet (police de la circulation, réglementation, règles de l'art...)	A définir. Par exemple : – voir ce qui pourrait être pertinent sur les routes à grande circulation, en termes de conseil.	A définir, par ex. : – nombre d'actes réglementaires préparés ; – km de RGC ; – etc.	A définir	
		11 : observation et prospective : assistance, conseils aux gestionnaires de	Néant (suivi d'activité seul)	A définir	A définir	

		réseaux				
		11 : observation et prospective : instruction des autorisations de transports exceptionnels	A définir. Par exemple : – délai de réponse aux demandes de TE ; – voir dans cette thématique ce qui peut être qualifié et quantifié (concertation amont avec les grands industriels par exemple, définition de circuits pré-établis, approche multimodale, etc.)	A définir, par ex. : – nombre d'actes délivrés ; – par catégorie ? – etc.	– TENET ? – autres outils ?	

## 2. Action 20 : démarches interministérielles et communication

Objectif stratégique du PAP n° 2 (du point de vue du citoyen) : mobiliser l'ensemble de la société sur la sécurité routière.

INDICATEUR NATIONAL (inscrit dans le PAP)	DÉCLINAISON régionale de l'indicateur national	SOUS-ACTION ou activité du référentiel national	OBJECTIF OPÉRATIONNEL complémentaire et indicateur de performance associé (à l'échelle du BOP)	INDICATEUR D'ACTIVITÉ ou d'environnement complémentaire	OUTIL de mesure	CIBLE de résultats
N° 3 : évolution de l'opinion et des comportements (baromètre gouvernemental)	Néant (outil indisponible)			A définir, par ex. : – nb d'accidents impliquant un facteur comportemental (alcool, vitesse, ceinture...)	Une analyse régionale de cet indicateur pourrait être pertinente pour guider les actions locales de sécurité routière. D'ores et déjà, la DSCR peut fournir des indicateurs par 9 interrégions (1). Elle pourra examiner avec les DRE la possibilité d'études à l'échelle régionale.	
N° 4 : évolution de la part des accidents mortels du travail liés à la route, d'une part, par rapport à l'ensemble des accidents mortels de la circulation, d'autre part, par rapport à l'ensemble des accidents mortels du travail.	Evolution de la part des accidents mortels du travail liés à la route, d'une part, par rapport à l'ensemble des accidents mortels de la circulation, d'autre part, par rapport à l'ensemble des accidents mortels du travail (à l'échelle régionale)			A définir, par ex. : – nb de salariés ; – nb d'entreprises ; – nb d'entreprises ayant signé une charte SR ; – nb d'entreprises ayant un PPRR ; –...	A étudier : accès aux données et pertinence. Informations disponibles dans les CRAM.	
		22 : Actions locales et partenariat : politique territoriale de SR à l'équipement (animation des réseaux SR équipement, MPSR, élaboration et mise en œuvre du PPRR...)	A définir. Par exemple : – mise en œuvre de démarches de type MPSR, avec le nombre d'actions (taux d'avancement, taux de réalisation) et les thématiques traitées ; – intégration de la SR dans le document de stratégie locale de l'ingénierie d'appui territorial ; – formalisation de documents stratégiques communs à plusieurs services de l'équipement (relations avec les DIR, stratégie ressources humaines avec les CIFP, etc.)	A définir	A définir	

(1) Interrégions concernées : 1 – Île-de-France ; 2 – Nord - Pas-de-Calais ; 3 – Alsace + Lorraine + Franche-Comté ; 4 – Champagne-Ardenne + Picardie + Bourgogne ; 5 – Normandie + Centre ; 6 – Pays-de-Loire + Poitou-Charentes + Bretagne ; 7 – Aquitaine + Midi-Pyrénées + Limousin ; 8 – Rhône-Alpes + Auvergne ; 9 – PACA, Languedoc-Roussillon.

### 3. Action 30 : éducation routière

Objectif stratégique du PAP n° 3 (du point de vue du citoyen/de l'utilisateur/du contribuable) : améliorer le service du permis de conduire dans le cadre du développement de l'éducation routière tout au long de la vie.

INDICATEUR national (inscrit dans le PAP)	DÉCLINAISON régionale de l'indicateur national	SOUS-ACTION ou activité du référentiel national	OBJECTIF OPÉRATIONNEL complémentaire et indicateur de performance associé (à l'échelle du BOP)	INDICATEUR d'activité OU d'environnement complémentaire	OUTIL de mesure	CIBLE de résultats
N° 5 : pourcentage des auto-écoles ayant un taux de réussite en première présentation au permis de conduire B inférieur à 50 %	Pourcentage des auto-écoles ayant un taux de réussite en première présentation au permis de conduire B inférieur à 50 % (à l'échelle régionale)			A définir, par ex. : – nb d'auto-écoles ; – taux de réussite à l'examen ; ...	données Euclide-Aurige	
N° 6 : dépense moyenne d'un examen pratique du permis de conduire pour l'administration relevant du Ministère	dépense moyenne d'un examen pratique du permis de conduire pour l'administration relevant du Ministère (à l'échelle régionale)			A définir, par ex. : – nb d'examens ; – nb d'IPCSR ; – nb de centres d'examen ; – etc.	mesure pouvant être faite par la DSCR pour chaque région	
N° 7 : nombre de conducteurs ayant moins de 2 ans de permis impliqués dans un accident corporel sur le nombre de conducteurs impliqués dans un accident corporel	Nombre de conducteurs ayant moins de 2 ans de permis impliqués dans un accident corporel sur le nombre de conducteurs impliqués dans un accident corporel (à l'échelle régionale)			A définir	Données de l'observatoire départemental de l'insécurité routière.	
		31 : organisation des examens du permis de conduire ; organisation des examens du permis de conduire	– Indicateur n° 6 ci-dessus ; – Autres objectifs opérationnels et indicateurs à définir, par ex. : satisfaction des auto-écoles pour faire passer le permis au bon moment, lorsque la formation reçue le permet (par ex. le délai de présentation à l'examen d'un candidat : l'outil ne permet pas de le suivre actuellement, mais les services peuvent connaître le nombre de réclamations, etc.)	Idem indicateur n° 6 + autres à définir, par ex. : – nb de candidats ; – nb d'auto-écoles ;	Idem indicateur n° 6 + autres à définir	
		31 : organisation des examens du permis de conduire ; Organisation des examens de l'ASR	Néant (suivi d'activité seul)	A définir	A définir	
		31 : organisation des examens du permis de conduire ; Commissions médicales	Néant (suivi d'activité seul)	A définir	A définir	
		32 : formations : actions à destination des écoles de conduite et	– Indicateur n° 5 ci-dessus ; – Autres objectifs opérationnels et indicateurs à définir, par ex. : suivi des actions sur les permis autres	Idem indicateur n° 5 + autres à définir, par ex. : – nb de contrôles	Idem indicateur n° 5 + autres à	



		contrôle pédagogique de la filière de formation	que le B (poids lourds...), selon l'analyse des enjeux locaux.	pédagogiques dans les auto-écoles	définir	
		32 : formations : organisation des examens professionnels	Néant (suivi d'activité seul)	A définir	A définir	
		32 : formations : animation des réseaux	A définir	A définir, par ex. : – nb de réunions	A définir	
		32 : formations : actions des inspecteurs et délégués dans le cadre du continuum éducatif	A définir, par exemple : – part du temps passé par les inspecteurs et délégués dans le cadre du continuum éducatif	A définir, par ex. : – nb d'actions conduites ; – cibles...	A définir	

#### 4. Action 40 : gestion du trafic et information des usagers

Objectif stratégique du PAP n° 4 (du point de vue du citoyen et de l'utilisateur) : garantir la sécurité des déplacements routiers et améliorer la fluidité du trafic routier.

INDICATEUR national (inscrit dans le PAP)	DÉCLINAISON régionale de l'indicateur national	SOUS-ACTION ou activité du référentiel national	OBJECTIF OPÉRATIONNEL complémentaire et indicateur de performance associé (à l'échelle du BOP)	INDICATEUR d'activité ou d'environnement complémentaire	OUTIL de mesure	CIBLE de résultats
N° 8 : temps perdu dans les encombrements	A priori : néant (outil indisponible en dehors des aggl. de Paris et Lyon)		A étudier : voir ce qui a pu être développé localement à partir de l'exploitation d'outils de mesure locaux (exploitation SIREDO, ...), par ex. : – VRU de Bordeaux	A définir	A définir	
n° 9 : taux de satisfaction des usagers sur les actions de gestion de trafic et d'information routière	Néant (outil indisponible)					
		41 : opérations CPER : opérations du CPER.	A définir, en fonction de la nature des investissements réalisés dans chaque région	A définir	A définir	

#### 5. Action 50 : contrôle automatisé

Objectif stratégique du PAP n° 5 (points de vue du citoyen et de l'utilisateur) : assurer le respect des règles du code de la route par l'amélioration du contrôle des infractions.

INDICATEUR national (inscrit dans le PAP)	DÉCLINAISON régionale de l'indicateur national	SOUS-ACTION ou activité du référentiel national	OBJECTIF OPÉRATIONNEL complémentaire et indicateur de performance associé (à l'échelle du BOP)	INDICATEUR d'activité ou d'environnement complémentaire	OUTIL de mesure	CIBLE de résultats
n° 10 : évolution des vitesses moyennes	A priori : néant (outil national)		A étudier : voir ce qui peut être développé localement à partir de l'exploitation d'outils de mesure locaux (exploitation SIREDO, ...).			
n° 11 : pourcentage d'avis de contravention envoyés par rapport au nombre d'infractions relevées par les radars flashes	Néant					

n° 12 : coût moyen de gestion par radar par rapport aux recettes	Néant				
		51 : radars : suivi local de l'installation des radars et contrôle de la maintenance	Néant (suivi d'activité seul dans un premier temps) Un indicateur pourrait toutefois être imaginé, par exemple sur la pertinence du lieu d'implantation d'un radar (efficacité sur le comportement, sur le nb d'accidents ?)	A définir, par ex. : - nb de véhicules flashés par rapport au trafic	SAM : temps-agent passé par les services à cette activité

ANNEXE II  
ORGANISATION DU DIALOGUE DE GESTION ANNÉE 2007 :  
CARTOGRAPHIE DES BOP ET UO PAR ACTIVITÉ

ACTIONS	SOUS-ACTIONS	ACTIVITÉS DU RÉFÉRENTIEL NATIONAL	SOUS-DIRECTIONS concernées	TITRES		NIVEAU DU BOP		UO							
				2	Autres que 2	Central	Régional	DSCR	DDE	Préf	DRE	DIR	CETE	Autres	
Action 0207-01															
Observation, prospective, réglementation et soutien du programme	0207-01-01. Observation et prospective	Etudes, expertises, expérimentation liées aux véhicules	V		X	X		X							
		Etudes liées aux nouvelles technologies	SRGT ; V ; CT		X	X		X					X	SETRA ; CERTU ; CETU ; CETMEF	
		Etudes liées au continu éducatif	ER ; CT		X	X		x							
		Etudes générales, réglementation et doctrine, normalisation (infrastructure et équipements de la route)	SRGT		X	X		X	x					SETRA ; CERTU ; CETU ; CETMEF	
		Etudes transversales (CISR et autres)	O ; IC ; ATR		X	X		X					X		
		Etude, expérimentations sur le contrôle automatique	OPICA		X	X		X	X				X	SETRA ; CERTU	
		Observatoire de la sécurité routière au niveau national	O		X	X		X					X	SETRA ; CERTU	
		Observatoire de la sécurité routière au niveau local (DRE, DDE,...)	O	X (1)	X		X		X		X			CIFP	
		Assistance, conseils du préfet (police de la circulation, crise de circulation, réglementation, règles de l'art)	SRGT	X (1)			X		X					CIFP	
		Assistance, conseils aux gestionnaires de réseaux	SRGT	X (1)			X		X					CIFP	
		Instruction des autorisations de transports exceptionnels	SRGT	X (1)			X		X		X			CIFT	

		Action internationale ; programmes euro-régionaux	SRGT ; AI ; CT		X	X		X					X	SETRA
	0207-01-02 : soutien du programme	Fonctionnement DISR-DSCR (y/c la logistique assurée par la DSCR)	ATR		X	X		X						
		Activités supports, transversales	Tte DSCR	X		X		X						CIFP
	0207-01-03. Rémunérations administration centrale	(Budgétaire seul)	ATR	X		X		X						
Action 0207-02		Campagnes nationales	IC		X	X		X						
Démarches interministérielles et communication	0207-02-01. Communication nationale	Manifestations et salons	IC		X	X		X						
		Evaluations, sondages, enquêtes	IC		X	X		X						
	0207-02-02. Actions locales et partenariales	Partenariats au niveau national	IC		X	X		X						
		Politique locale de sécurité routière (animation, coordination, DGO, PDASR, ECPA, AGR, Label-Vie, partenariat, communication locale, actions diverses)	IC	X (1)	X	X			X	X			X	
		Politique territoriale de SR à l'équipement (Animation des réseaux SR équipement, MPIR, élaboration et mise en œuvre du PPRR...)	Tte DSCR	X (1)				X		X		X	X	CIFP
Action 0207-03														
	0207-03-01. Organisation des examens du permis de conduire	Organisation des examens du permis de conduire et fonctionnement des cellules éducation routière	ER	X (1)	X		X		X					
		Organisation des examens de l'ASR	ER		X		X		X					
		Commissions médicales (vacations et fonctionnement)	ER	X	X	X			X	X				
		Développement, maintenance des applications informatiques	ER		X	X		X					X	
		Construction et réhabilitation des centres d'examens	ER		X	X			X					



		routière, en situation normale ou en période de crise	SRGT	X (2)	X	X		X				X	X	CIFP
Action 0751-01														
Contrôle automatisé – Radars	0751-01. Radars	Pilotage et assistance à la mise en œuvre	DPICA		X	X		X		X			X	
		Suivi local de l'installation des radars et contrôle de la maintenance	DPICA	X (1)			X		X					

### ANNEXE III POINT D'AVANCEMENT SUR LES DOSSIERS DU PROGRAMME

Les réunions interrégionales DSCR/services déconcentrés de la fin d'année 2005 ont permis d'aborder plusieurs sujets relatifs à la mise en œuvre du programme sécurité routière, tant en termes d'organisation des services, de définition des actions à engager ou de modalités de travail entre les acteurs du programme.

Ce document présente un point d'avancement de ces dossiers à ce jour.

#### *Réunions interrégionales DSCR/services déconcentrés de fin 2005*

Le dossier remis en séance, les interventions des services et le bilan des journées sont disponibles sur le site intranet de la DSCR par le chemin suivant :

– chemin : domaines d'activités chantiers du programme sécurité routière pilotage des services réunions interrégionales DSCR / services déconcentrés 2005 ;

– lien : [http://intra.dscr.i2/rubrique.php3?id\\_rubrique=552](http://intra.dscr.i2/rubrique.php3?id_rubrique=552).

Ces réunions ont également été présentées par R. Heitz lors d'un entretien avec la revue « Sécurité routière » de février-mars 2006.

– lien direct : [http://intra.dscr.i2/IMG/pdf/Revue-SR-146\\_P28-29\\_cle02893d.pdf](http://intra.dscr.i2/IMG/pdf/Revue-SR-146_P28-29_cle02893d.pdf).

Le bilan des journées interrégionales est tiré d'une synthèse des 115 réponses reçues au questionnaire remis en fin de séance. Il rend compte de l'appréciation générale sur ces réunions et sur les thèmes développés, des attentes des services, de la qualité des réponses apportées par la DSCR, ainsi que sur les objectifs d'action des services en matière de sécurité routière.

La quasi-unanimité des participants souhaite le renouvellement de ce type de réunion, avec une fréquence annuelle.

#### *Missions et organisation des services déconcentrés*

L'objectif principal de ces derniers mois sur ce thème concerne le suivi de la mise en œuvre par les services déconcentrés des orientations de la DSCR définies en 2005. Une rubrique du site intranet de la DSCR est consacrée à ce thème :

– chemin : domaines d'activités chantiers du programme sécurité routière pilotage des services missions et organisation des services déconcentrés ;

– lien : [http://intra.dscr.i2/rubrique.php3?id\\_rubrique=596](http://intra.dscr.i2/rubrique.php3?id_rubrique=596).

A partir de cette rubrique, vous pourrez accéder principalement à la consultation, pour chaque service déconcentré, de l'organigramme du ou des services en charge des missions de sécurité routière, ainsi qu'aux coordonnées de leurs responsables. Réalisé à partir des informations disponibles sur le Site national de diffusion des projets d'organigrammes et de fiches de poste (DGPA), ce recensement se limite actuellement aux services des DDE. Il sera prochainement étendu à ceux des DRE et des DIR.

– lien direct : [http://securite-routiere.metier.i2/rubrique.php3?id\\_rubrique=103](http://securite-routiere.metier.i2/rubrique.php3?id_rubrique=103).

Pour les DDE, ce recensement a permis d'identifier 5 grandes catégories de service en charge de la sécurité routière suivant leur organisation et leurs missions principales :

- prévention des risques et environnement (près de 40 % des DDE) ;
- transports, déplacements et sécurité (plus de 20 % des DDE) ;
- sécurité routière et gestion de crise (près de 20 % des DDE) ;
- ingénierie d'appui territorial (plus de 10 % des DDE) ;
- autres organisations (près de 10 % des DDE).

#### *Mise en œuvre du programme sécurité routière et dialogue de gestion*

Une rubrique du site intranet de la DSCR est consacré à ce thème :

– chemin : domaines d'activités chantiers du programme sécurité routière LOLF dans le domaine SR ;

– lien : [http://intra.dscr.i2/rubrique.php3?id\\_rubrique=207](http://intra.dscr.i2/rubrique.php3?id_rubrique=207).

Elle offre à chacun la possibilité de consulter :

– les circulaires relatives à la mise en œuvre de la LOLF (BOP central et BOP régionaux) ;

– les documents de référence du programme (PAP, DPT, nomenclatures...) ainsi que divers supports de présentation du programme sécurité routière ;

– le BOP central et les BOP régionaux ;

– un « Questions / Réponses » ;

– la liste des principaux interlocuteurs LOLF à la DSCR.

#### *Action 1 : les missions d'observatoire de l'insécurité routière*

Les principales actions engagées ou réalisées depuis fin 2005 concernent :

- la rédaction de projets de cahiers des charges des observatoires régionaux en DRE et des observatoires départementaux en DDE ;
- la constitution du réseau des responsables d'observatoires régionaux et départementaux de la sécurité routière, avec le tenue de la

première réunion de ce réseau le 7 juin 2006 ;

- la préparation d'une action nationale de formation des responsables d'ODSR ;
- la conduite du projet « Portail BAAC ».

Pour accompagner l'ensemble de ces actions et mettre à disposition des services les informations et outils nécessaires à leurs missions, un site métier des observatoires de la sécurité routière (intranet) a été créé par l'ONISR. Il est consultable à l'adresse suivante : <http://observatoire-sr.metier.i2>.

#### *Action 2 : politique locale de sécurité routière*

La circulaire du délégué interministériel aux préfets du 6 février 2006 a défini les priorités d'action pour l'année 2006, et précisé les modalités administratives et financières relatives à la mise en œuvre de la LOLF pour cette action (BOP central). Cette circulaire est disponible sur le site intranet de la DSCR :

- chemin : domaines d'activités politique locale circulaires ;
- lien : [http://intra.dscr.i2/rubrique.php3?id\\_rubrique=43](http://intra.dscr.i2/rubrique.php3?id_rubrique=43).

Des réponses au questionnaire joint à cette circulaire, il apparaît notamment que la coordination de la politique locale sera prise en charge fin 2006 par les préfètes dans 55 départements et par les DDE dans 45 départements. A ce jour, les effectifs consacrés à cette mission apparaissent en moyenne à 1,5 ETPT par département (calcul sur 92 départements).

Enfin, une modernisation du site internet « Action locale », destiné à l'ensemble des acteurs du réseau sécurité routière, est intervenue au cours du premier trimestre :

- lien : <http://actionlocale.application.equipement.gouv.fr>

#### *Action 3 : éducation routière*

Deux circulaires sont venues préciser les modalités de gestion des crédits affectés à l'éducation routière.

La note du 23 janvier 2006 a défini les modalités d'affectation des dotations budgétaires liées à l'action 3. Elle précisait en outre le périmètre de ces dotations ainsi que la mise en œuvre des dotations spécifiques relevant du BOP Central. Cette note est disponible sur le site intranet de la DSCR.

- chemin : domaines d'activités chantiers du programme sécurité routière LOLF dans le domaine SR circulaires aux services ;
- lien : [http://intra.dscr.i2/article.php3?id\\_article=1039](http://intra.dscr.i2/article.php3?id_article=1039).

La note du 11 mai 2006 a précisé pour 2006 les modalités de remboursement des missions spécifiques, dont la péréquation nationale, effectuées par les IPCSR et DPCSR, ainsi que les procédures à mettre en œuvre. Cette note est disponible sur le site intranet de la DSCR.

- chemin : domaines d'activités chantiers du programme sécurité routière LOLF dans le domaine SR circulaires aux services ;
- lien : [http://intra.dscr.i2/article.php3?id\\_article=1381](http://intra.dscr.i2/article.php3?id_article=1381).

Il est à noter que depuis la note du 11 mai 2006, une modification est à apporter pour ce qui concerne les remboursements des frais de résidence. En effet ceux ci sont à imputer au niveau local sur le programme 217 CPPE (Conduite et pilotage des politiques d'équipement).

#### *Action 4 : gestion du trafic et information des usagers*

Les organisations des directions interdépartementales des routes (DIR) dans le domaine de la gestion du trafic et de l'information routière ont été définies avec en particulier le choix des implantations et le dimensionnement des CIGT et des services fonctionnels du domaine. Une circulaire en cours de finalisation (cf § suivant) éclaire le rôle des CIGT et en particulier la nécessaire démutualisation de la veille qualifiée des réseaux routiers des départements hors secteurs gérés par des systèmes de gestion de trafic partenariaux.

Les SMO des DRE sont désormais chargés de la maîtrise d'ouvrage des projets de développement de systèmes de gestion de trafic. Le travail est en cours pour définir la poursuite ambitieuse des projets engagés dans les PDMI.

Le plan d'informatisation pour l'information routière et la gestion de trafic se met en place : l'architecture d'ensemble du système est définie et fera l'objet prochainement d'une communication aux services ; les développements sont lancés pour la rénovation de l'informatique des CRICR ; un point d'appui national se met en place au CETE de l'ouest pour assister les DRE et les DIR dans le développement de leurs projets de gestion de trafic, et en particulier de leurs SAGT.

#### *Actions 1 et 4 : prévention et gestion de crise*

Cf. les priorités stratégiques de la circulaire.

Une circulaire interministérielle « Intérieur – Equipement » en cours de mise au point explicite les responsabilités et missions des services, les obligations des gestionnaires de réseaux dans le domaine de la gestion du trafic et de la gestion des crises routières. Une capitalisation des organisations des services déconcentrés et des modes de collaboration avec les collectivités territoriales facilitera l'application de cette circulaire au sein du ministère de l'Équipement.

#### *Prise en compte transversale de la sécurité routière (démarche MPSR)*

S'agissant de la généralisation de la démarche : cf. les priorités stratégiques de la circulaire.

Une rubrique relative à la généralisation de la démarche MPSR a été créée sur l'intranet de la DSCR :

- chemin : métiers et réseaux management et pratiques SR la vie du projet généralisation de la démarche MPSR ;
- lien : [http://intra.dscr.i2/rubrique.php3?id\\_rubrique=34](http://intra.dscr.i2/rubrique.php3?id_rubrique=34).

Par ailleurs, dans le cadre du lot « connaissances » de la démarche, les premières fiches « Savoirs de base » ont été publiées par le Certu et le Setra. Elles peuvent être téléchargées à partir de leurs sites internet respectifs, ou via le Portail métiers de la sécurité routière :

- chemin : référentiel métiers fiches outils fiches « Savoirs de base » ;
- lien : [http://securite-routiere.metier.i2/rubrique.php3?id\\_rubrique=15](http://securite-routiere.metier.i2/rubrique.php3?id_rubrique=15).

#### *Métiers, compétences et formation*

Ce thème fait l'objet d'une rubrique du site intranet de la DSCR :

- chemin : domaines d'activités chantiers du programme sécurité routière compétences et métiers ;
- lien : [http://intra.dscr.i2/article.php3?id\\_article=1031](http://intra.dscr.i2/article.php3?id_article=1031).

La DSCR a présenté les orientations du programme sécurité routière en termes de compétences et de formation devant les représentants du

réseau formation lors de la journée « Stratégies – Compétences – Formation » du 17 janvier 2006 organisée par la DGPA.

– lien direct : [http://intra.dscr.i2/IMG/pdf/DSCR-journee\\_DGPA\\_strategie\\_competences\\_formation\\_2006-01-17\\_cle7191a5-1.pdf](http://intra.dscr.i2/IMG/pdf/DSCR-journee_DGPA_strategie_competences_formation_2006-01-17_cle7191a5-1.pdf)

Sur cette base, la DSCR a engagé une démarche nationale pour la réalisation d'ici à fin 2006, d'un plan de développement des compétences des agents du programme, au regard des nouvelles missions de sécurité routière ou des nouvelles conditions d'exercice de celles-ci.

Les réponses aux besoins de compétences des agents pourront prendre plusieurs formes (formations, réseaux métiers, gestion des parcours professionnels, mise à disposition d'outils, organisation) et relever d'une action nationale, régionale ou locale.