GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

Document de politique transversale

Annexe au projet de loi de finances pour 2027

Sécurité routière



Ministre chef de file :
ministre de l'intérieur

2027

Note explicative

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

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

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

Une **présentation stratégique de la politique transversale**. Cette partie du document expose les objectifs de la politique transversale et les moyens qui sont mis en œuvre pour les atteindre dans le cadre interministériel. Outre le rappel des programmes budgétaires qui concourent à la politique transversale, sont détaillés les **axes de la politique**, ses **objectifs**, les **indicateurs de performance** retenus et leurs valeurs associées. S'agissant des politiques transversales territorialisées (par exemple : Outre-mer, Ville), les indicateurs du document de politique transversale sont adaptés de façon à présenter les données relatives au territoire considéré.

Une **présentation détaillée de l'effort financier consacré par l'État à la politique transversale** pour l'année à venir 2027, l'année en cours (LFI + LFRs 2026) et l'année précédente (exécution 2025), y compris en matière de dépenses fiscales et de prélèvements sur recettes, le cas échéant.

Une présentation de la manière dont chaque **programme budgétaire** participe, au travers de ses différents **dispositifs**, à la politique transversale.

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

Sommaire

La politique transversale 7
Présentation stratégique de la politique transversale 8
Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale 14

AXE 1 : L'éducation routière à tous les âges 15
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe 16
Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route 16
Développer l'éducation routière tout au long de la vie 20

AXE 2 : La prévention pour une meilleure protection des usagers 27
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe 28
Agir pour une meilleure sécurité routière 28
Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables 32
Prévenir les risques routiers professionnels 35
Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport 39
Prévenir en renforçant la sécurité des véhicules 42

AXE 3 : La lutte contre le non-respect du code de la route 45
Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe 46
Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant 46
Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque 55
Sanctionner les infractions au code de la route 60

Présentation des crédits par programme 65
P107 – Administration pénitentiaire 66
P111 – Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail 67
P140 – Enseignement scolaire public du premier degré 68
P141 – Enseignement scolaire public du second degré 68
P152 – Gendarmerie nationale 69
P159 – Expertise, information géographique et météorologie 70
P166 – Justice judiciaire 72
P174 – Énergie, climat et après-mines 74
P176 – Police nationale 75
P182 – Protection judiciaire de la jeunesse 76
P203 – Infrastructures et services de transports 77
P204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins 79
P207 – Sécurité et éducation routières 80
P214 – Conduite et soutien des politiques de l'enseignement, de la recherche, de la jeunesse, de la vie associative et des sports 80
P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur 81
P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables 83
P219 – Sport 84
P354 – Administration territoriale de l'État 85

P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière 87
P753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers 87
P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières 88

Annexes 91
Programme d'études et de recherche 92
Contentieux judiciaire de la sécurité routière 97

La politique transversale

Présentation stratégique de la politique transversale

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

- un enjeu humain lié à la souffrance engendrée par la perte ou le handicap d'un proche, sachant que pour une personne tuée sur les routes, on estime à 5 celles qui sont gravement blessées ;
- un enjeu social lié à la disparition ou au handicap d'une partie des forces vives de la société, notamment les jeunes, alors que 36 % des tués, 48 % des blessés graves et 51 % des blessés qui gardent des séquelles un an après l'accident ont moins de 35 ans ;
- un enjeu économique dans la mesure où l'insécurité routière fait peser sur la collectivité un coût considérable, dont une part prépondérante résulte des décès et des blessures graves.

LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

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

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

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

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

La politique de la sécurité routière est par essence interministérielle :

- Le ministère de l'intérieur y contribue. Outre les directions générales de la gendarmerie et de la police nationales, la Délégation à la sécurité routière (DSR), placée sous l'autorité de la déléguée interministérielle à la sécurité routière, prépare et met en œuvre la politique de sécurité routière. Le ministère de l'intérieur veille également à la bonne prise en compte des spécificités des territoires ultra-marins dans le suivi des enjeux et l'aide à l'amélioration de la sécurité ;
- Les ministères de la transition écologique, de l'aménagement du territoire, des transports, de la ville et du logement, élabore et met en œuvre les politiques de sécurité des infrastructures routières, du transport routier et de réglementation des véhicules ;
- Le ministère de l'éducation nationale assure le continuum éducatif de la maternelle au lycée et des centres de formation d'apprentis. Il délivre les attestations scolaires de sécurité routière ;

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

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

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

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

LA STRATÉGIE DE LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

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

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

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

Axe 1 : L'éducation routière à tous les âges

Axe 2 : La prévention pour une meilleure protection des usagers

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

Quelques mesures sont emblématiques de ces trois champs :
- éducation : intégration d'un module vélo dans le continuum éducatif, création d'un Précode de la route, facilitation de l'accès au permis de conduire en améliorant la lisibilité des prix et des offres ;

- prévention : protection des usagers vulnérables (les piétons, les cyclistes, les usagers de deux roues motorisées, les intervenants sur les bords du réseau routier), amélioration de la prise en compte du risque routier professionnel ;
- répression des comportements les plus dangereux (alcool, stupéfiants et vitesse) et en parallèle, indulgence pour les fautes d'inattention (petits excès de vitesse) : renforcement de la lutte contre la conduite après usage de stupéfiants, renforcement du régime du dispositif « éthylotest antidémarrage préfectoral », transformation en délit de la contravention pour grand excès de vitesse et assouplissement des sanctions administratives des petits excès de vitesse.

L'ÉDUCATION ROUTIÈRE

La réforme engagée en 2019 se prolongera en 2027 pour offrir un meilleur accès à un permis de conduire moins cher. Cette réforme vise à moderniser l'apprentissage de la conduite, le choix de l'auto-école et l'inscription à l'examen de conduite.

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

- La mise en œuvre des mesures d'éducation routière décidées par le CISR précité comme la poursuite des travaux relatifs à la facilitation de la formation au permis de conduire des personnes en situation de handicap ou encore la promotion de la conduite accompagnée ;
- La modernisation du SI ERPC visant notamment les évolutions de la plateforme de réservation en ligne des places d'examen pratique du permis de conduire (RdvPermis), la généralisation du livret numérique pour toutes les formations au permis de conduire et la refonte du registre des professions réglementées de l'éducation routière;
- L'expérimentation d'un portail d'aptitude à la conduite permettant la dématérialisation des avis médicaux émis par les médecins agréés afin de fluidifier et fiabiliser leur transmission aux services préfectoraux ;
- Le suivi de la mesure de l'abaissement à 17 ans de l'âge pour passer le permis, conformément à la feuille de route découlant du Conseil national de la refondation pour la jeunesse ;
- L'adaptation des questions du code de la route aux enjeux de sécurité routière ;
- Le déploiement au second semestre de la traduction en 7 langues étrangères des questions de l'examen théorique général du code de la route.

Afin d'augmenter l'offre de place d'examens pour réduire le délai de présentation à l'examen pratique du permis de conduire, la Délégation à la sécurité routière a déployé en 2026, plusieurs leviers d'action qui se poursuivront en 2027 :

- la mise à disposition d'agents de la Poste comme examinateurs du permis de conduire de la catégorie B avec le recrutement de 20 examinateurs à la fin de l'année 2026 ;
- une offre renforcée d'examens supplémentaires assurés volontairement par les inspecteurs du permis de conduire ;
- la mobilisation des inspecteurs retraités toujours titulaires de leur qualification professionnelle (47 conventions signées en 2026).

De surcroît, en 2026, 15 postes supplémentaires d'IPCSR (sur un total de 80 postes ouverts au concours) ont été créés et cette augmentation se poursuit en 2027 avec 10 postes supplémentaires ouverts.

LES RÉSULTATS DE L'ACCIDENTALITÉ

En 2025, 3 515 personnes ont perdu la vie sur les routes de France métropolitaine ou d'outre-mer. Ce bilan est supérieur de +2,4 % par rapport à 2024 et de +0,5 % par rapport à 2019, année de référence sur la décennie 2020-2030.

La France hexagonale

En France hexagonale, 3 263 personnes sont décédées en 2025, soit 70 tués de plus qu'en 2024 (+2,2 %). Par rapport à 2019 la tendance est à la hausse (+0,6 %).

D'après la méthode d'estimation ONISR-Université Gustave Eiffel (Registre du Rhône) appliquée aux accidents corporels enregistrés par les forces de l'ordre en 2025, 247 000 personnes ont été blessées en 2025 sur les routes de France métropolitaine, dont 16 800 gravement. L'évolution du nombre de blessés toutes gravités est estimée en hausse par rapport à 2024 (+4,9 %) et stable pour les blessés graves.

En 2025, les routes hors agglomération enregistrent 1 973 décès (60 % du total des décès, en hausse de +2,5 % par rapport à 2024) et environ 8 200 blessés graves, soit 49 % des blessés graves en France métropolitaine (+8,5 % par rapport à 2024). En agglomération, 1 031 personnes sont décédées (1 tué de plus qu'en 2024), 7 500 personnes ont été blessées gravement (+182 par rapport à 2024, soit +2,5 %). Sur autoroutes, 259 personnes sont décédées (20 tués de plus qu'en 2024) et 1 100 personnes ont été blessées gravement (stable par rapport à 2024). Par rapport à 2019, la mortalité baisse en agglomération et sur autoroute, mais augmente hors agglomération (+1,5 %).

En 2025, 2 523 hommes sont décédés dans un accident de la route, un bilan en hausse de 2,4 % (+58 tués). 740 femmes sont décédées, un bilan en hausse de +1,6 % (+12 tuées) par rapport à 2024. La part des hommes dans la mortalité routière reste prépondérante (77 % des tués, stable depuis 2018). Quel que soit le mode de déplacement, la part d'hommes tués est supérieure à celle des femmes, mais elle est très variable selon le mode de déplacement : les hommes représentent 58 % des piétons tués, 88 % des tués à vélo, 90 % des tués en engins de déplacement personnel motorisé (EDPm), 93 % des tués en deux-roues motorisés (2RM) et 73 % des tués en véhicule de tourisme.
Les 18-34 ans (999 tués et 5 400 blessés graves) représentent 20 % de la population mais 31 % des tués, 32 % des blessés graves et 37 % des présumés responsables d'accidents mortels.
Les jeunes adultes de 18-24 ans sont toujours les plus touchés par le risque de mortalité sur la route : 528 tués en 2025, un résultat équivalent à 2024 (-1 tué), soit 96 tués par million d'habitants.

Après une baisse en 2024, le nombre d'adultes de 25-34 ans repart à la hausse en 2025, et ils restent en sur-risque de décéder (471 tués, soit 30 tués de plus), et encore plus d'être blessés gravement (2 500 blessés graves, +4 %).
Les 75 ans et plus (538 tués et 1 400 blessés graves) représentent 11 % de la population mais 16 % des tués, 8 % des blessés graves, et 12 % des présumés responsables d'accidents mortels. Les seniors de 85 ans ou plus (194 tués, soit 5 de plus par rapport à 2024) sont les plus à risque de décéder sur les routes après les 18-24 ans (83 tués par million d'habitants).

Le nombre de décès chez les 35-44 ans est en forte baisse (354 tués, soit 46 tués de moins, une baisse de – 11,5 % par rapport à 2024 et -7,6 % par rapport à 2019). A l'inverse le bilan est à la hausse par rapport à 2024 chez les 45-54 ans, les 55-64 ans et les 65-74 ans. La mortalité des 65-74 ans est en forte hausse depuis 2019 (+20,5 %).
Enfin, les enfants et les adolescents sont les moins à risque de décéder sur les routes : 2025 a enregistré 58 tués de 0-13 ans (12 tués de plus qu'en 2024) et 133 tués de 14-17 ans (un bilan en forte augmentation : 39 tués de plus qu'en 2024). Les 14-17 ans représentent 5 % de la population, 4 % des tués, 10 % des blessés graves.

Ainsi, en 2025, alors qu'on compte en moyenne 49 tués par million d'habitants sur les routes de France métropolitaine, les classes d'âge les plus à risque de décéder sont :
- 96 tués par million d'habitants pour les jeunes de 18-24 ans ;
- 83 tués par million d'habitants pour les seniors de 85 ans ou plus ;
- 70 tués par million d'habitants pour les seniors de 75-84 ans ;
- 61 tués par million d'habitants pour les 25-34 ans.

Les déplacements les plus mortels sont ceux qui permettent d'aller le plus vite. Les déplacements les plus à risque de blessures permanentes sont ceux réalisés dans un véhicule non protégé par un habitacle :
- les déplacements en modes doux (piétons, cyclistes, EDPm) représentent 26 % de la mortalité (vs. 22 % en 2024), 36 % des blessés graves et 47 % des blessés qui garderont des séquelles un an après l'accident. 503 piétons sont

décédés, soit +10,3 % par rapport à 2024, 235 cyclistes (dont 31 sur un Vélo à Assistance électrique), soit +4,9 %, et 79 utilisateurs d'engin de déplacement personnel motorisé (EDPm), soit +76 %.
• les déplacements en deux-roues motorisé représentent 21 % de la mortalité, 31 % des blessés graves, et 34 % des blessés qui garderont des séquelles. 697 de deux-roues motorisé sont décédés (dont 118 en cyclomoteur, 579 en motocyclette), soit une baisse de -3,2 %.
• les déplacements en véhicule de tourisme représentent 47 % de la mortalité, 30 % des blessés graves, et 15 % des blessés qui garderont des séquelles. 1 543 occupants de véhicule de tourisme sont décédés, soit 25 de plus qu'en 2024 (+1,6 %).
• 109 personnes sont décédées en véhicule utilitaire, 42 en poids lourd, 9 en bus ou car, 27 en quad ou tracteur agricole, 11 en voiturette.

Parmi les 16 800 blessés graves, 2 000 étaient piétons (-1 %), 2 800 cyclistes (+9 %), 1 200 utilisateurs d'EDPm (+39 %), 5 000 occupants de véhicule de tourisme (+5 %), 5 200 en 2RM (+2 %).
3 212 personnes sont identifiées comme présumées responsables d'accidents mortels (2 047 sont décédées, 1 188 survivent à l'accident). 59 % sont conducteurs de véhicule de tourisme.

Les outre-mer

252 personnes sont décédées sur les routes outre-mer en 2025 (82 % sont des hommes), un résultat en augmentation de +5 % par rapport à 2024 mais inférieur de -0,8 % par rapport à 2019. Le nombre de blessés enregistrés par les forces de l'ordre est en baisse de -1,9 % par rapport à 2024 mais en hausse de +15 % par rapport à 2019. 179 personnes sont décédées dans les départements et régions d'outre-mer (+11,9 % par rapport à 2024) et 73 dans les collectivités d'outre-mer ou en Nouvelle Calédonie (-7,6 %).

Dans les Outre-mer, les usagers vulnérables (piétons, cyclistes et usagers de deux-roues motorisés) représentent 57 % de la mortalité routière sur la période 2023-2025. Cette proportion est plus forte qu'en France métropolitaine où elle est de 45 % sur la même période.

Avec 91 tués, les usagers de deux-roues motorisés représentent plus du tiers de la mortalité routière outre-mer, équivalente à la mortalité en véhicule de tourisme (88 tués en 2025). Les équipements de protection (casque à moto, ceinture en véhicule de tourisme) sont beaucoup moins utilisés qu'en France métropolitaine.

Les hommes représentent 82 % des tués et 91 % des présumés responsables d'accidents mortels.
263 personnes sont identifiées comme présumés responsables d'accidents mortels (132 sont décédées, 51 blessées, et 80 indemnes).

RECAPITULATION DES AXES, SOUS-AXES ET OBJECTIFS DE PERFORMANCE

AXE : L'éducation routière à tous les âges

OBJECTIF DPT-122 : Développer l'éducation routière tout au long de la vie
OBJECTIF DPT-1699 : Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route

AXE : La prévention pour une meilleure protection des usagers

OBJECTIF DPT-126 : Prévenir en renforçant la sécurité des véhicules
OBJECTIF DPT-124 : Prévenir les risques routiers professionnels
OBJECTIF DPT-125 : Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport
OBJECTIF DPT-2839 : Agir pour une meilleure sécurité routière
OBJECTIF DPT-2840 : Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables

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

OBJECTIF DPT-127 : Sanctionner les infractions au code de la route
OBJECTIF DPT-2854 : Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque
OBJECTIF DPT-2841 : Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant

Évaluation des crédits consacrés à la politique transversale

RECAPITULATION DES CREDITS PAR PROGRAMME

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme ou du PSR ou de l'action	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
P140 – Enseignement scolaire public du premier degré	75 106 879	75 106 879	74 939 536	74 939 536	78 224 232	78 224 232
P141 – Enseignement scolaire public du second degré	71 998 871	71 998 871	71 867 292	71 867 292	74 401 170	74 401 170
P152 Gendarmerie nationale	1 084 573 895	1 048 241 144	1 023 781 704	1 017 669 288	1 178 427 824	1 069 493 580
02 – Sécurité routière	*849 347 572*	*849 347 572*	*834 536 133*	*834 536 133*	*878 640 946*	*878 640 946*
04 – Commandement, ressources humaines et logistique	*235 226 323*	*198 893 572*	*189 245 571*	*183 133 155*	*299 786 878*	*190 852 634*
P159 Expertise, information géographique et météorologie	35 657 726	35 657 726	35 962 686	35 962 686	37 514 095	37 514 095
11 – Etudes et expertise en matière de développement durable	*13 600 000*	*13 600 000*	*13 900 000*	*13 900 000*	*13 000 000*	*13 000 000*
15 – Recherche dans le domaine des transports, de la construction et de l'aménagement	*22 057 726*	*22 057 726*	*22 062 686*	*22 062 686*	*24 514 095*	*24 514 095*
P166 – Justice judiciaire	176 995 568	176 995 568	164 829 927	164 829 927	180 495 263	180 495 263
P174 – Énergie, climat et après-mines	5 936 042	4 508 646	9 629 550	8 958 600	10 395 000	10 695 000
P176 – Police nationale	525 564 088	522 816 582	618 280 206	594 540 344	619 369 765	601 452 502
P182 – Protection judiciaire de la jeunesse	4 960 518	4 960 518	5 754 163	5 754 163	5 757 187	5 757 187
P203 – Infrastructures et services de transports	1 096 020 315	1 069 176 723	1 074 904 402	1 050 904 402	1 182 302 822	1 111 902 822
P207 – Sécurité et éducation routières	64 991 327	60 134 752	78 622 634	77 115 152	78 622 634	77 115 152
P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	140 790 236	142 149 920	136 011 969	136 932 280	137 863 891	137 863 891
P217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	541 760 907	541 760 907	555 551 352	555 551 352	550 475 864	558 475 864
P219 – Sport			20 000	20 000	30 000	30 000
P354 – Administration territoriale de l'État	91 133 012	89 343 052	90 815 290	89 724 058	96 240 523	90 897 837
P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	331 725 856	330 642 669	344 340 107	344 340 107	303 540 107	303 540 107
P753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 180 665	26 180 665	26 180 665	26 180 665	26 180 665	26 180 665
P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	780 644 755	778 345 458	806 735 047	806 735 047	836 914 974	836 914 974
Total	**5 054 040 660**	**4 978 020 080**	**5 118 226 530**	**5 062 024 899**	**5 396 756 016**	**5 200 954 341**

AXE 1

L'éducation routière à tous les âges

Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe

OBJECTIF DPT-1699

Sensibiliser les jeunes usagers aux risques de la route

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

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

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

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

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

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

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

L'éducation à la sécurité routière (ESR) s'inscrit dans l'ensemble des enseignements disciplinaires de l'école dont les programmes ont été publiés dans le BO n° 19 du 7 mai 2026, relatif à l'école maternelle (cycle 1) et dans le BO n° 31 du 30 juillet 2020 relatif au cycle des apprentissages fondamentaux (cycle 2) et au cycle de consolidation (cycle 3). Un document pédagogique d'accompagnement, disponible sur *éduscol*, a été élaboré et mis à disposition des enseignants. Il propose une progressivité des apprentissages, du cycle 1 au cycle 3, et des compétences prévues par

les programmes scolaires ainsi qu'une série de situations et de projets qu'il est possible de mettre en œuvre. Différents supports pédagogiques sont également mis à disposition des équipes éducatives.

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

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

Les attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveaux sont obligatoires au collège (ASSR1 en classe de 5e et ASSR2 en classe de 3e), de même que l'attestation d'éducation à la route (AER) pour les élèves qui présentent une déficience visuelle et l'attestation de sécurité routière (ASR) pour les apprentis en centre de formation d'apprentis (CFA), organisée avec le soutien financier du programme 207 « Sécurité et éducation routières » de la mission « Sécurités ». L'ASSR1, l'ASSR2 et l'ASR permettent de se présenter à la partie pratique du brevet de sécurité routière (BSR) correspondant à la catégorie AM du permis de conduire (conduite d'un deux-roues motorisé ou d'un quadricycle léger dès 14 ans). L'ASSR2 ou l'ASR est obligatoire pour la délivrance du titre du permis de conduire pour les jeunes de moins de 21 ans.

Une plateforme numérique nationale de préparation et de passation des attestations a été déployée en 2022 par le ministère chargé de l'éducation nationale pour l'ensemble des établissements organisateurs d'épreuves (qui relèvent du MEN et d'autres départements ministériels). La banque de questions des ASSR, ASR et AER en comporte actuellement près de 700.

98 % des candidats, soit 1,7 million d'élèves, ont obtenu leur attestation (toutes attestations confondues) dans les établissements relevant du MEN au titre de la session 2025.

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

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

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

Le programme 214 « Conduite et soutien des politiques de l'enseignement, de la recherche, de la jeunesse, de la vie associative et des sports » contribue à la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière (ESR) à travers le soutien au Centre national d'enseignement à distance (CNED), qui assure la gestion et la maintenance de la plateforme numérique nationale.

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

Hors du cadre strictement scolaire, le ministère des Sports, de la Jeunesse et de la Vie Associative (MSJVA) accompagne la mise en place d'actions auprès de divers publics, notamment les jeunes, afin de les sensibiliser aux dangers de la route.

Le programme 219 « Sport » contribue directement à cet objectif, tant par ses relations avec les fédérations sportives que par les liens qu'ont noué les services déconcentrés (DRAJES et SDJES) avec les clubs sportifs ou organes fédéraux (comités départementaux ou ligues).

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

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

La direction des sports prévoit une enveloppe de 20 000 € en 2026 et 30 000 € en 2027, dédiée à l'opération « savoir rouler à vélo ».

Au titre du **programme 176 « Police nationale »**, la mobilisation des services de police dans la lutte contre l'insécurité routière se traduit par une sensibilisation accrue des jeunes usagers, qui passe notamment par une activité renforcée en matière de prévention.

Dans ce cadre, des actions régulières de prévention routière sont menées en milieu scolaire auprès d'un public jeune, adolescent ou étudiant, ainsi que dans les transports en commun. Ces opérations d'information et d'éducation routière sont le fruit d'un travail de terrain quotidien des effectifs de la sécurité publique, des compagnies républicaines de sécurité (CRS) et des services de la préfecture de police de Paris, qui poursuivent leur engagement sur les actions au profit des jeunes usagers de la route.

Le dispositif « *permis piéton* » bénéficie d'une convention, signée le 8 avril 2019. Cette convention fait intervenir le conseiller prévention et coopération de la sécurité intérieure, l'association prévention MAIF et l'Association des Maires de France dans le cadre du partenariat « *permis piéton* » avec la police nationale. En 2025, 1 392 actions ont permis de sensibiliser 39 222 personnes et de délivrer ledit permis à 24 551 d'entre elles. Depuis 2015, 242 330 « *permis piéton* » ont été distribués. L'objectif est double : il s'agit, d'une part, de former tous les élèves du primaire comme du secondaire à devenir autonomes et responsables dans leurs déplacements piétons, et, d'autre part, de les initier au développement durable, que ces formations soient dispensées en milieu scolaire ou en dehors. À cela s'ajoutent les 1 914 actions ayant eu lieu en 2025 dans le cadre du « *permis vélo* » avec 48 907 personnes sensibilisées et 25 173 permis distribués.

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

- les actions de sensibilisation mises en place auprès des collégiens et lycéens sur l'usage des engins de déplacement personnel motorisés, mais également auprès des jeunes conducteurs sur l'alcool au volant, la vitesse, l'usage des stupéfiants, le port de la ceinture, l'usage du téléphone portable, la somnolence et, plus récemment, sur les rodéos. Des simulations ainsi que des démonstrations sont proposées dans certains départements. Pour les engins de déplacement personnel motorisés (EDPM), des parcours sont également proposés avec, parfois, remise de « permis » (TROTTI-LICENCE prix IDSR 2022). Certaines brigades motocyclistes ont également participé à des actions de prévention deux roues ;
- les actions de communication auprès du grand public avec distribution de flyers, d'éthylotests, de brassards lumineux, et mise en place d'ateliers visant à sensibiliser aux risques routiers. Des actions « bord de route » sont également menées ;
- les contrôles préventifs à la sortie des établissements scolaires, organisés en lien avec les chefs d'établissements et les associations de parents d'élèves, portant sur les deux roues motorisées, les engins de déplacement personnel motorisés, les cycles, mais également sur les équipements de sécurité des

usagers de ces moyens de locomotion (port des gants et du casque, brevet de sécurité routière pour les deux roues motorisées).

De plus, en 2025, les forces de la préfecture de police de Paris ont mené 4 701 actions de prévention routière, touchant 134 129 usagers. La grande majorité de ces actions s'est déroulée en milieu scolaire (88 %), principalement autour du permis piéton, de la pratique du vélo et des attestations scolaires de sécurité routière (environ 35 000 élèves et étudiants sensibilisés).

Les compagnies républicaines de sécurité ont quant à elles assuré la sensibilisation de 3 497 jeunes à travers les actions de prévention telles que les « pistes d'éducation routière » (PER).

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

- l'opération « permis piéton », qui cible les classes de CE2, menée dans le cadre d'un partenariat entre la MAIF et les forces de sécurité ;
- l'opération « 10 de conduite », qui vise les futurs jeunes conducteurs (13-16 ans), menée dans le cadre d'une convention avec Groupama ;
- les « pistes d'éducation routière », en partenariat avec l'association la Prévention Routière, destinées aux écoliers de 7 à 14 ans.

En 2025, 209 070 jeunes ont été sensibilisés à la sécurité routière au cours des 15 065 missions « actions de prévention partenariat » qui ont été menées par la gendarmerie.

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

Pour les publics suivis par la protection judiciaire de la jeunesse (PJJ) qui n'auraient pu acquérir les attestations scolaires de sécurité routière (ASSR) dans le cadre de leur scolarité, les établissements et services de la PJJ peuvent préparer et assurer la passation des épreuves et la délivrance de ces attestations. En 2025, 1 385 jeunes suivis par la PJJ ont obtenu une certification. Parmi eux : 175 ont obtenu l'ASSR 2 (soit 13 %), 38 ont obtenu l'ASSR 1 (soit 3 %). Les publics non éligibles aux ASSR 1 et 2 peuvent obtenir l'attestation de sécurité routière (ASR) : 1172 l'ont obtenue en 2025 (soit 85 %). On note ainsi une augmentation de 67,5 % de reçus par rapport à 2024. Ces données confirment l'intérêt et l'enjeu d'éducation citoyenne de ces attestations ainsi que leur portée, à moyen terme, en matière d'autonomie et de mobilité (perspective du permis de conduire) qui représentent un levier d'insertion sociale pour les publics pris en charge à la protection judiciaire de la jeunesse.

La direction de la PJJ (DPJJ) accompagne également les jeunes suivis dans la régularisation de leur parcours administratif et de formation, condition utile à leur insertion et à l'accès aux examens ou titres nécessaires à la mobilité, dont les attestations de sécurité routière et le permis de conduire. En complément de cette démarche, plusieurs services éducatifs en détention organisent annuellement, et en lien avec des partenaires nationaux ou locaux, des « journées sécurité routière » au bénéfice des mineurs incarcérés. Les actions de conduite sont assurées par des professionnels habilités ou en partenariat avec des auto-écoles. La formation des professionnels est proposée par l'École nationale de protection judiciaire de la jeunesse (ENPJJ).

Des conventions locales permettent à la PJJ de travailler à la construction de l'offre de stages et de modules de réparation, en partenariat avec diverses associations engagées en matière de prévention routière. Ces mesures et peines visent à éviter la réitération des comportements dangereux, notamment les conduites sans permis relativement fréquentes chez les mineurs. Elles permettent de travailler avec les jeunes sur les faits ayant donné lieu à la décision judiciaire, ainsi que sur leurs comportements à risque (transgression, alcool, stupéfiants, vitesse). De même, différents éléments techniques de compréhension et de formation à la conduite leur sont fournis. Dans le cadre de comportements sous l'empire de substances psychotropes diverses, particulièrement dangereuses lors de

la conduite d'un véhicule à moteur, un stage de sensibilisation aux dangers sur l'usage de produits stupéfiants, peut également être ordonné par le procureur de la République et mis en œuvre par la PJJ.
De nombreuses actions sont également menées avec l'appui de partenaires, dont l'association Agir ABCD, qui mobilise des retraités bénévoles. La DPJJ développe ainsi un panel de médias éducatifs et d'actions locales permettant aux jeunes de mieux comprendre les règles de sécurité routière, les comportements responsables et les risques liés aux conduites dangereuses, notamment en lien avec la consommation de produits psychoactifs. Enfin, les manifestations nationales notamment le challenge Michelet, le Trophée sport aventure et les Parcours du goût prévoient chaque année des ateliers de sensibilisation et d'éducation à la sécurité routière.

OBJECTIF DPT-122

Développer l'éducation routière tout au long de la vie

Programme 207 : Sécurité et éducation routières
Programme 152 : Gendarmerie nationale
Programme 176 : Police nationale
Programme 216 : Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur

Programme 207

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

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

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

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

Le permis à 17 ans

En conformité avec la directive européenne 2006/126/CE du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire qui autorise les États à abaisser par dérogation l'âge de la conduite de 18 à 17 ans, un décret en conseil d'État en date du 21 décembre 2023 a modifié l'article R 221-5 du code de la route et autorisé l'obtention du permis B à l'âge de 17 ans à partir du 1er janvier 2024. L'augmentation du nombre de présentations à l'examen pratique des jeunes âgés entre 17 et 18 ans apparaît significative. Cette augmentation est particulièrement forte entre 17 ans et 17 ans et 6 mois (pour mémoire, les candidats en apprentissage anticipé de la conduite (AAC) pouvaient avant la réforme passer leur examen à compter de 17 ans et n'obtenaient leur titre qu'à leur 18 ans)

Les modes d'apprentissage en conduite accompagnée

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

La conduite supervisée, accessible à 18 ans, permet à l'usager d'acquérir davantage d'expérience avec un accompagnateur choisi parmi les proches, titulaire du permis de conduire de catégorie B depuis au moins 5 ans. Le cadre juridique d'un nouvel accès à cette formule, après un échec à l'examen sous réserve, pour le candidat, d'avoir validé, lors de l'épreuve, des compétences minimales de conduite préalablement définies est en cours de finalisation.
En l'absence de vecteur législatif adapté, l'âge d'accès à ce mode d'apprentissage n'a pu être mis en adéquation avec l'abaissement à 17 ans de l'âge d'obtention de la catégorie B du permis de conduire (article L. 211-4 du code de la route).

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

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

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

Le permis de conduire deux-roues motorisé

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

Les écoles de conduite labellisées

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

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

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

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

Par trois délibérations successives depuis 2019, dont la dernière en date du 18 décembre 2025, le conseil d'administration de France compétences a reconnu puis renouvelé le ministère de l'Intérieur en tant qu'instance de labellisation. Ainsi, le processus de labellisation du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer est reconnu par la marque « Qualiopi » dont la certification pourra continuer à être délivrée, en complément du label ministériel, aux établissements agréés et labellisés ayant un numéro de déclaration d'activités pour bénéficier des fonds publics de la formation professionnelle continue. A ce jour parmi les 4 689 écoles de conduite et associations agréées et labellisées, 2 505 sont certifiées Qualiopi.

L'e-learning tout au long de la vie

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

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

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

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

Le dispositif du « permis à un euro par jour »

Ce dispositif permet aux jeunes de 15 à 25 ans d'étaler le financement du coût de leur formation à la conduite des véhicules relevant des catégories A1, A2 ou B automobile sur plusieurs mois, à raison d'un euro par jour pour un montant d'emprunt pouvant aller jusqu'à 1200 € pouvant être complété d'un montant de 300 € en cas d'échec à l'examen du permis de conduire. Il s'agit d'un prêt à taux zéro accordé sur une durée maximale de 40 mois par les

établissements de crédits ou sociétés de financement partenaires. L'État prend en charge les frais financiers en payant directement les intérêts aux organismes financiers. Le montant des intérêts est calculé sur la base du taux de l'obligation assimilable du trésor OAT à 2 ans.

Peuvent également contracter un prêt « permis à un euro par jour » :
- les candidats déjà bénéficiaires du dispositif qui, après un échec à l'épreuve pratique de l'examen du permis de conduire, souhaitent financer une formation complémentaire par un prêt de 300 € ;
- les candidats qui n'ont pas encore bénéficié du dispositif lors d'une première formation n'ayant pas été poursuivie jusqu'à son terme ;
- les candidats au permis de conduire inscrits à une formation préparatoire au permis de conduire des catégories A1 (moto légère) et A2 (moto d'une puissance moyenne).

Ce dispositif repose sur des conventions entre l'État et :
-4 513 écoles de conduite et associations partenaires) ;
-11 établissements financiers.

Programme 176

La sécurité routière constitue un axe stratégique de l'action menée par la police nationale. Afin de développer l'éducation routière et de mobiliser l'ensemble de la société autour du respect des règles du Code de la route, les forces de sécurité veillent à la variété des publics visés et des vecteurs de communication employés.

Dans l'espace public

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

De nombreux dispositifs sont mis en place pour les plus jeunes, tels que celui du « *permis piéton* », qui a pour double objectif de former tous les élèves du primaire comme du secondaire à devenir autonomes et responsables dans leurs déplacements piétons et de les initier au développement durable, que ces formations soient dispensées en milieu scolaire ou en dehors. Ce dispositif bénéficie d'une nouvelle convention, signée le 8 avril 2019, faisant intervenir le conseiller prévention et coopération de la sécurité intérieure, l'association prévention MAIF et l'Association des Maires de France. En 2025, 1 392 actions ont permis de sensibiliser 39 222 personnes et de délivrer ledit permis à 24 551 d'entre elles. Depuis 2015, 242 330 « *permis piéton* » ont été distribués. L'objectif est double : il s'agit, d'une part, de former tous les élèves du primaire comme du secondaire à devenir autonomes et responsables dans leurs déplacements piétons, et, d'autre part, de les initier au développement durable, que ces formations soient dispensées en milieu scolaire ou en dehors. À cela s'ajoutent les 1 914 actions ayant eu lieu en 2025 dans le cadre du « *permis vélo* » avec 48 907 personnes sensibilisées et 25 173 permis distribués. En parallèle, d'autres opérations sont déployées, en coopération avec les partenaires de la sécurité routière, telles que des actions de sensibilisation mises en place auprès des collégiens et lycéens sur l'usage des engins de déplacement personnel motorisés, mais également auprès des jeunes conducteurs sur l'alcool au volant, la vitesse, l'usage des stupéfiants, le port de la ceinture, l'usage du téléphone portable, la somnolence et, plus récemment, sur les rodéos. Des simulations ainsi que des démonstrations sont proposées dans certains départements. Pour les nouveaux engins de déplacement personnel motorisés EDPM (trottinettes électriques, monoroues, gyropodes...), des parcours sont également proposés avec, parfois, remise de « permis » (TROTTI-LICENCE prix IDSR 2022).

En 2025, certaines brigades motocyclistes ont également participé à des actions de prévention destinées aux usagers de véhicules à deux roues. Des activités de communication auprès du grand public sont également réalisées avec l'organisation d'ateliers visant à le sensibiliser aux risques routiers avec distribution de flyers, d'éthylotests, de brassards lumineux.

Les actions de prévention routière se sont donc renforcées en 2025 dans la continuité des années précédentes, avec le maintien des campagnes de sensibilisation et des actions d'éducation routière au profit du plus grand nombre d'usagers.

Pour la préfecture de police de Paris, le nombre d'actions progresse de 40 % et celui des personnes sensibilisées de 30 % par rapport à 2024. Ainsi, elle a réalisé en 2025, 4 701 actions de sécurité routière (contre 2 076 en 2024), au profit de 134 129 usagers (81 521 l'année précédente). Ces actions de sensibilisation et de formation ont majoritairement été menées en milieux scolaires (88 %) et axées principalement autour de l'acquisition du permis piéton, de la pratique du vélo et du passage des attestations scolaires de sécurité routière (ASSR). Par ailleurs, 10 % des actions ont été conduites en milieu professionnel. Elles portaient essentiellement sur les distracteurs au volant, les mobilités douces, la conduite professionnelle et les addictions (alcool, stupéfiants et protoxyde d'azote). Enfin, 2 % des actions ont eu lieu lors d'événements grand public (villages, salons, foires), abordant l'ensemble des enjeux de sécurité routière déclinés dans le Document Général d'Orientation (DGO).

Les services de la sécurité publique comptabilisent 231 227 usagers (127 857 en 2024) mobilisés et sensibilisés en 2025, dont 9 336 seniors.

Pour la même année, les actions de prévention menées par les compagnies républicaines de sécurité ont permis de former et de sensibiliser 23 698 personnes, dont 3 497 jeunes au titre du dispositif piste d'éducation routière (PER).

A destination des agents de police

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

Les élèves gardiens de la paix sont formés à la réglementation du Code de la route, ainsi qu'au contrôle et à la procédure routière. Sont notamment dispensés les enseignements suivants : le matériel de signalisation et les procédures d'actions pour mener une mission de sécurité routière en toute sécurité pour le fonctionnaire et les usagers ; les moyens d'identification des infractions et de verbalisation moderne (NEO/PVE) ; la réglementation, le contrôle et les procédures routières ; la répression des délits routiers majeurs (alcoolémie, stupéfiants, refus d'obtempérer, délit de fuite,...) ; l'accidentologie (intervention et procédure) et la dimension humaine dans la gestion de la confrontation à la mort et l'avis à famille. Au total, tous les élèves gardiens de la paix ayant terminé leur scolarité depuis 2023 ont bénéficié des enseignements liés à la police de la route. La scolarité de 12 mois a permis d'approfondir les thématiques abordées dans le cadre de ce programme. Les policiers adjoints et les cadets suivent quant à eux un volume de 52 heures de cours dédiés au domaine routier. La scolarité des élèves policiers adjoints de 12 à 16 semaines a permis d'approfondir cette thématique. Enfin, des cours théoriques sont réalisés par les écoles de police à destination des classes de terminale BAC PRO « métiers de la sécurité » sur les délits routiers, les infractions liées à l'alcoolémie au volant, les règles d'intervention sur un accident de la circulation et la rédaction d'un rapport.

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

L'Académie de police est particulièrement impliquée dans la sensibilisation des effectifs pour renforcer la sécurité routière au quotidien. Ainsi, sont régulièrement organisées par les écoles de police des Journées « Sécurité Routière » ouvertes aux personnels permanents comme aux élèves, en proposant une série d'ateliers interactifs et pédagogiques autour des risques liés à la conduite (simulateur de conduite sur deux-roues, tests de réflexes, quiz ludique sur la consommation d'alcool, exercice de dextérité avec lunettes de simulation d'alcoolémie, simulateur de conduite sur route mouillée, ...).

Programme 216

Le programme 216 « Conduite et pilotage des politiques de l'Intérieur » contribue à l'objectif « Développer l'éducation routière tout au long de la vie » en amont de cette éducation en population générale. Il prend ainsi en charge le recrutement des délégués et inspecteurs du permis de conduire et de la sécurité routière, organise leur préparation aux examens professionnels pour leur permettre de faire progresser leur carrière par l'accès aux grades d'Inspecteur principal ou délégué principal. De plus, le ministère de l'intérieur finance des formations à destination de ces publics ainsi que des agents des bureaux de l'éducation routière dans les services déconcentrés et d'administration centrale de la direction de la sécurité routière.

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

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

INDICATEUR P207-835-12996

Délai d'attente médian aux examens et coût unitaire d'obtention du permis de conduire

(du point de vue de l'usager)

	Unité	2024 Réalisation	2025 Réalisation	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)	2029 (Cible)
Délai d'attente médian annuel pour un candidat entre sa première et sa deuxième présentation à l'examen pratique du permis de conduire B	jours calendaires	74	80	54	65	55	50
Coût unitaire d'obtention du permis de conduire pour l'administration relevant du ministère chargé de la sécurité routière	€/permis	96,2	94,8	65	65	65	65

Précisions méthodologiques

Précisions méthodologiques

1. Réduire le délai d'attente médian aux examens

Source et analyse des données : MIOM - DSR

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

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

Mode de calcul :

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

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

– l'indicateur annuel douze délais mensuels d'une année civile.

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

2. Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

Le numérateur (coût total) intègre la masse salariale correspondant aux activités d'examen, les frais de déplacement, de fonctionnement des cellules éducation routière et ceux destinés aux formations initiale et continue.
Le dénominateur (nombre de permis) correspond au nombre de permis moto, lourd, et permis B délivrés après réussite aux examens pratiques au cours de l'année considérée.

JUSTIFICATION DES CIBLES

1 - Réduire le délai d'attente médian aux examens

Les classes d'âge particulièrement nombreuses, liées au pic démographique du début des années 2000, combinées à la résorption du stock de candidats accumulé durant les confinements de 2020 et 2021, ont une incidence importante sur l'augmentation du nombre d'inscriptions aux examens et ce, jusqu'en 2032 au moins ; l'abaissement de l'accès au permis B à 17 ans et la possibilité qui a été donnée au début de l'année 2024 de mobiliser le CPF pour le permis moto ont également contribué à augmenter le nombre de candidat et ont donc impacté l'offre de places d'examens du permis de conduire avec une incidence sur le délai médian. Ainsi, le délai médian annualisé en 2025 a augmenté.

L'augmentation de l'enveloppe des examens supplémentaires (157 040 examens) en 2026, la hausse du plafond d'emplois des inspecteurs de 15 ETP en 2023 et de 38 ETP en 2024, le recrutement d'inspecteurs via les concours en 2025 pour combler au maximum les postes vacants, les 15 postes supplémentaires en autorisation d'emplois en 2026 ainsi que la mobilisation des examinateurs, des délégués et des inspecteurs des permis de conduire et de la sécurité routière ont permis de réduire les délais d'attente aux examens sur le premier semestre 2026. Les recrutements prévus en 2027 devraient permettre de continuer cette tendance baissière.

2 - Coût unitaire d'obtention du permis de conduire

La diminution du coût unitaire d'obtention du permis de conduire a démarré en 2022 avec une baisse de plus de 13 €. Mais on relève cependant une augmentation du coût unitaire en 2024 du fait que les recrutements d'inspecteurs supplémentaires, encore en formation, n'ont pas eu pour effet dans les premiers temps d'une augmentation du volume d'examens. Cependant, la diminution du coût unitaire se confirme à partir de 2025 et se poursuit en 2026 grâce à la baisse du délai médian entre deux examens.

AXE 2

La prévention pour une meilleure protection des usagers

Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe

OBJECTIF DPT-2839

Agir pour une meilleure sécurité routière

Programme 152 : Gendarmerie nationale
Programme 176 : Police nationale
Programme 207 : Sécurité et éducation routière

En 2025, la gendarmerie nationale **(Programme 152)** a consacré 1,22 % de l'activité sécurité routière aux actions spécifiques de prévention soit près de 100 710 heures /gendarmes.

Ces actions de prévention ont été menées au niveau local. Au niveau central, l'opération annuelle de distribution de 30 000 kits de prévention sur les autoroutes françaises, en partenariat avec une association dédiée sera reconduite pour l'été 2026.

Les publics sensibles (enfants, seniors, motocyclistes) bénéficient localement d'actions dédiées. La prévention a également été menée pendant les actions de contrôle, notamment vis à vis des contrevenants.

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

La sécurité routière représente un enjeu majeur pour la police nationale (**programme 176**),qui reste plus que jamais mobilisée face au fléau de l'incivilité et de l'insécurité routière. Afin d'agir pour une meilleure sécurité routière, elle s'appuie sur l'étiologie de l'accidentalité routière, renforce les contrôles routiers et développe les actions de prévention et de sensibilisation au bénéfice de l'ensemble de la société.

Identification des principales causes d'accidents

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

En 2025, 33 326 accidents ont été enregistrés au total dans le fichier BAAC par les forces de police dans l'hexagone, auxquels s'ajoutent 1 968 accidents recensés dans les collectivités ultra-marines.

Alors que le nombre d'accidents enregistrés par la direction nationale de la sécurité publique augmente d'environ +2 % (21 494 en 2024 contre 21 836 en 2025), le nombre d'accidents enregistrés en zone préfecture de police de Paris chute de -8,1 % (près de 800 accidents enregistrés en moins).

Renforcement des contrôles routiers

La mobilisation de la police nationale dans la lutte contre l'insécurité routière passe également par une activité renforcée en matière de contrôles routiers. L'instruction ministérielle du 4 avril 2017 est venue conférer de nouvelles prérogatives aux officiers de police judiciaire, notamment en préconisant une augmentation des contrôles.

Au cours de l'année 2025, les effectifs de la sécurité publique ont réalisé 328 543 contrôles routiers contre 331 556 en 2024, soit une diminution de 3 013 contrôles. Les opérations de contrôles « classiques » et les contrôles de vitesse sont en baisse (respectivement -1,8 % et -7,6 %). A contrario, les contrôles liés à l'alcoolémie et aux stupéfiants enregistrent une hausse respective de 3,6 % et 44,8 %.

L'intensification de la lutte contre les stupéfiants et l'alcoolémie, en 2025, s'observe également au niveau des dépistages réalisés, en hausse respective de 38,2 % et 4,2 %. Le nombre de dépistages positifs est en baisse de 2,1 % pour l'alcoolémie et en hausse de 6,1 % pour les stupéfiants, soit un taux de positivité de 9,3 % pour l'alcoolémie et de 22,1 % pour les stupéfiants. De plus, 56 % des opérations de contrôle des stupéfiants opérées par les services de la sécurité publique étaient menées d'initiative, contre 42,5 % en 2024. Concernant les facteurs accidentogènes, les infractions relevées passent de 285 948 en 2024 à 301 119 en 2025. Pour ces infractions, les contraventions sont en hausse de 5 % tout comme les délits qui enregistrent une hausse de 8 %.

Au total, le nombre d'infractions aux règles de la sécurité routière recensée par la sécurité publique, passe de 623 595 en 2024 à 664 358 en 2025 (+6,54 %).

Le parc de radars embarqués affectés aux activités de sécurité publique était composé en 2025 de 146 équipements, dont 32 équipements de terrain mobiles (ETM) et 114 équipements de terrain embarqués débarquables (ETED), plus spécifiques aux zones urbaines. L'activité de contrôle de la vitesse au moyen des équipements est en baisse en 2025 par rapport à 2024. Cette baisse peut être en lien avec l'externalisation menée par le département du contrôle automatisé, propriétaire et gestionnaire des radars, qui a transféré les ETM des FSI vers des prestataires privés.

L'activité en matière de sécurité routière enregistre une évolution globale légèrement en hausse (+0,3 %) avec 1 947 180 infractions relevées en 2025 pour les indicateurs habituels.

Le phénomène des rodéos urbains motorisés, facteur d'insécurité routière, est également suivi par la DNSP. Pour l'année 2025, 3 375 infractions ont été constatées qui viennent s'ajouter aux chiffres figurant *supra*.

L'activité contraventionnelle des services de sécurité publique est en baisse (-2,5 %). Au cours de l'année 2025, les effectifs de sécurité publique ont relevé 1 570 156 contraventions au Code de la route, soit 40 011 de moins que l'année précédente. L'activité contraventionnelle en 2025 est marquée par une légère baisse des infractions relevées. Elle est de – 4,61 % pour les infractions relatives au téléphone, – 0,18 % en ce qui concerne les priorités et – 6,14 % pour les autres infractions (lignes continues, sens interdit, dépassement, ceintures, éclairage/ signalisation, état équipement véhicule, stationnements, infractions diverses).

L'activité délictuelle des services de sécurité publique est en hausse (+13,61 %). Au cours de l'année 2025, les effectifs de sécurité publique ont relevé 377 917 délits au Code de la route (rodéos motorisés inclus), soit 45 157 de plus que l'année précédente. Cette hausse concerne principalement les rodéos (+20,83 %), les défauts d'assurance (+17,08 %), les conduites sous l'influence de produits stupéfiants (+14 %), les infractions liées au permis de conduire (+14,37 %), les refus d'obtempérer (+11,94 %) et les délits de fuite (+12,78 %). A contrario, les délits liés aux plaques d'immatriculation sont en légère baisse de 0,06 %.

À noter par la direction de la sécurité publique, que le nombre d'infractions relatives au permis de conduire est en hausse et que les effectifs sont de plus en plus souvent confrontés à des usagers ne respectant pas les décisions administratives ou judiciaires. Ainsi, le nombre de conduite d'un véhicule sans permis passe de 44 622 en 2024 à 49 099 en 2025 (+10,03 %). Celui de conduite d'un véhicule malgré une rétention, une suspension, une annulation, une invalidation ou une interdiction d'obtention du permis de conduire, augmente de 21 984 en 2024 à 26 266 en 2025, soit + de 19,48 %.

L'utilisation des tablettes et smartphones NEO pour la verbalisation est parfaitement assimilée par les services. Toutefois, à la suite du dé-commissionnement de l'outil permettant de fournir la part PV, il n'est plus possible de communiquer d'éléments chiffrés.

Par ailleurs, la généralisation de l'amende forfaitaire délictuelle (AFD), créée par la loi de modernisation de la justice du XXIe siècle du 18 novembre 2016, est applicable depuis le 14 janvier 2019 à trois délits routiers (conduite sans permis ou avec un permis non adapté à la catégorie de véhicule, et défaut d'assurance). Son périmètre a ensuite été étendu au délit routier d'entrave à la circulation routière avec une phase d'expérimentation débutée le 17 avril 2024 puis une application à l'ensemble du territoire à compter du 7 avril 2025.

Le nombre de verbalisation AFD opéré par la sécurité publique est en hausse : +22,44 % entre 2024 et 2025 concernant la conduite d'un véhicule sans permis ; +20,02 % pour la circulation d'un véhicule terrestre à moteur sans assurance ; +13,26 % en ce qui concerne la conduite d'un véhicule avec un permis de conduire d'une catégorie n'autorisant pas sa conduite (1 102 contre 973 l'an passé).

Les unités des compagnies républicaines de sécurité autoroutières ont dressé 174 AFD pour usage de stupéfiants et 6 407 AFD pour défaut de permis de conduire ou défaut d'assurance. 7 064 personnes ont été mises en disposition d'un OPJ par ces unités pour des infractions routières et 2 116 ont été placées en garde à vue. A souligner également, que les unités motocyclistes zonales (UMZ) ont mené 74 opérations ciblées de sécurité routière (OCSR) permettant de relever 19 325 infractions et de réaliser 936 MAD.

Pour la préfecture de police de Paris, le nombre total d'infractions relevées est en baisse, avec une diminution marquée des contraventions (-24 %), mais une hausse des délits routiers (+9 %).
Dans ce contexte, plusieurs éléments sont à noter pour l'agglomération parisienne :
- Les infractions liées aux stupéfiants restent globalement stables.
- En matière d'alcoolémie, l'augmentation des dépistages s'accompagne d'une baisse des infractions constatées.
- Les infractions pour défaut d'assurance sont en hausse, dans la continuité de la tendance observée l'an passé.
- Les infractions relevées à l'encontre des cyclistes et des conducteurs de deux-roues motorisés sont en diminution.

La police scientifique contribue également à lutter contre l'insécurité routière, notamment via son activité de toxicologie sécurité routière, qui représente une part importante des opérations analytiques des cinq laboratoires. Elle s'inscrit dans la politique publique portée par la délégation interministérielle à la sécurité routière, visant à renforcer la lutte contre la conduite d'un véhicule sous l'emprise de stupéfiants, notamment par des tests salivaires effectués sur les conducteurs de véhicules. L'année 2025 marque une nouvelle étape dans la modernisation de la toxicologie de sécurité routière, avec un enjeu pour le SNPS de maintenir un haut niveau de réponse dans une activité fortement sollicitée, spécialisée et contrainte par un seuil capacitaire.
En matière de sécurité routière, l'activité des laboratoires du SNPS porte principalement sur la recherche de stupéfiants dans la salive, à partir des tests effectués en bord de route sur les conducteurs de véhicules par les services des forces de l'ordre.
En 2025, le SNPS a traité 45 521 dossiers de toxicologie sécurité routière, contre 49 615 en 2024. L'activité diminue donc de -2,4 % et repasse sous le seuil capacitaire de référence fixé à 50 000 saisines annuelles. L'activité reste, toutefois, installée à un niveau élevé et continue de mobiliser fortement les laboratoires, les consommables, la maintenance du parc analytique et les compétences spécialisées.
La répartition des prélèvements traités pour l'année concernée confirme la place majoritaire des prélèvements salivaires, qui représentent 76 % du total, contre 24 % pour les prélèvements sanguins. Cette structure traduit le poids des contrôles routiers fondés sur le dépistage salivaire, tout en maintenant une part significative d'analyses sanguines, plus lourdes sur le plan analytique.

Multiplication des actions de prévention et de sensibilisation

Parallèlement à ces différents dispositifs et mesures en faveur de l'éducation pour une meilleure sécurité routière, la police nationale met en place plusieurs actions d'information, de prévention et de sensibilisation au bénéfice du grand public (« permis piéton », « permis vélo », journées et ateliers de communication…). Ainsi et pour exemple, en 2025, 1 392 actions mises en place par la sécurité publique ont permis de sensibiliser 39 222 personnes et de délivrer le « permis piétons » à 24 551 d'entre elles. Ont été organisés à la sortie des établissements scolaires, en lien avec les chefs d'établissements et les associations de parents d'élèves, des évènements préventifs portant sur les deux roues motorisées, les engins de déplacements personnel motorisés, les cycles, mais également sur les équipements

de sécurité des utilisateurs de ces moyens de locomotion (port des gants et du casque, brevet de sécurité routière…). La préfecture de police de Paris a mené 4 701 actions de prévention routière, touchant 134 129 usagers. La grande majorité de ces actions s'est déroulée en milieu scolaire (88 %), principalement autour du permis piéton, de la pratique du vélo et des attestations scolaires de sécurité routière (environ 35 000 élèves et étudiants sensibilisés). Les compagnies républicaines de sécurité ont quant à elles assuré la sensibilisation de 3 497 jeunes à travers les actions de prévention telles que les « pistes d'éducation routière » (PER).

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

L'action déconcentrée de l'État dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière est encadrée par deux documents de programmation : le document général d'orientation (DGO) et le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR).

Le DGO définit pour cinq ans les orientations de la politique locale de sécurité routière. Sa construction repose sur une démarche partenariale lancée par le préfet de département avec l'ensemble des services de l'État œuvrant dans la sphère de la sécurité routière (forces de l'ordre, procureur de la république, services de l'Éducation nationale…), les collectivités territoriales, et d'autres partenaires locaux, telles que les associations. Ils déclinent localement, sur l'ensemble du territoire métropolitain et Outre-mer la stratégie nationale définie par la Délégation à la Sécurité routière, autour de quatre enjeux principaux pour la période 2023-2027 : la prévention de l'insécurité à destination des usagers des deux-roues motorisées, les conduites à risque (alcool, stupéfiants, vitesse, distracteurs), les nouveaux modes de mobilité 'douces » et le risque routier professionnel. Les préfets de département ont la possibilité de proposer dans leur stratégie locale l'ajout d'autres enjeux particulièrement prégnants en fonction du diagnostic territorial.

Chaque année, le Plan départemental d'actions de Sécurité routière (PDASR) décline, en actions de sensibilisation, de prévention et de communication, les orientations définies dans le DGO. Les actions prévues dans le PDASR bénéficient de moyens budgétaires au titre de l'action 2 du programme 207 relatif à la sécurité et à l'éducation routières, dans le cadre d'un dialogue de gestion biannuel. En 2026, la dotation initiale attribuée aux PDASR est de près de 10 M€.

Ces actions visant à lutter contre l'insécurité routière sont coordonnées par les services déconcentrés de l'État, en lien avec leurs partenaires locaux et se traduisent par des actions de terrain et de communication.

Il s'agit notamment d'actions de sensibilisation (dans les établissements scolaires, dans les entreprises pour sensibiliser au risque routier professionnel, à la sortie de discothèques et au sein de grands rassemblements type festival, auprès des seniors, etc.), de stages de type « reprise de guidon » des deux-roues motorisés, de participation à des contrôles routiers aux côtés des forces de l'ordre dans le cadre d'opérations d'alternatives à la sanction, et de campagnes de communication locale (radios, télévisions, presses locales, affichage) permettant une diffusion massive de messages de prévention.

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

La DSR pilote également l'opération « La route se partage » présente sur les Tours de France masculin et féminin depuis 11 ans, via notamment les stands de sensibilisation au partage de la route, animés par les coordinations départementales de sécurité routière à chaque ville étape.

Au niveau national, la DSR soutient les actions que mènent des associations qui agissent sur tout le territoire en faveur de la lutte contre l'insécurité routière dans le cadre d'un appel à projet national (AAP), pour un montant de 1,6 M€ en 2026 qui permet le versement de subventions à une trentaine d'associations partenaires.

Le programme 207 finance par ailleurs des actions de communication qui se traduisent notamment par la réalisation de campagnes de communication et d'information diffusées sur différents médias (télévision, radio, presse, affichage et internet).

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

En 2025, l'année s'est ouvert sur une campagne alertant sur les dangers du téléphone portable au volant, et s'est terminée avec la traditionnelle campagne de communication pour les fêtes de fin d'année sur l'incompatibilité entre alcool et conduite : « Quand on tient à quelqu'un, on le retient ». L'année a également été marquée par la célébration des 20 ans de « Sam, celui qui conduit et ne boit pas », par la première campagne de la sécurité routière sur la distraction que procure aux piétons le fait de regarder leur téléphone portable en traversant, par le lancement du mot d'ordre « Priorité au respect » appelant à moins d'agressivité sur l'espace routier, par la diffusion des règles de conduite en circulation interfiles pour les motards, et par la nécessité d'avoir sa bonne adresse postale renseignée dans le fichier national d'immatriculation des véhicules, afin de recevoir les courriers en cas de défectuosité d'un élément de votre véhicule (en l'occurrence airbags défectueux).

En parallèle, la stratégie de communication diversifie ses vecteurs de communication. La communication de la sécurité routière sur les des réseaux sociaux s'est également développée pour offrir un contenu éditorial riche, créatif et complémentaire des campagnes nationales, mais aussi pour réagir plus facilement à l'actualité et mieux s'ouvrir à la discussion. L'utilisation des réseaux sociaux a permis aussi d'agir avec plus de force et d'efficacité auprès des jeunes, qui constituent une cible prioritaire en termes de prévention. La Délégation à la sécurité routière participe également à des événements nationaux ou des manifestations festives comme Solidays ou le Rose Festival. Ainsi, en 2025, les préfectures des départements de Charente-Maritime (Francofolies de la Rochelle) et du Cher (Printemps de Bourges) ont été soutenues directement par la DSR pour mener à bien des ateliers de sensibilisation et d'information dans le cadre de ces manifestations culturelles d'envergure nationale.

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

OBJECTIF DPT-2840

Prévenir les accidents des usagers les plus vulnérables

Programme 152 : Gendarmerie nationale
Programme 176 : Police nationale
Programme 207 : Sécurité et éducation routière
Programme 219 : Sport

Programme 207

Les usagers vulnérables sont définis par le fait qu'ils ne sont pas protégés en cas d'accident par une carrosserie. Il s'agit des piétons, des cyclistes (en vélo mécanique ou à assistance électrique), des utilisateurs d'engins de déplacements personnels (motorisés ou non), et des usagers de deux-roues motorisés (cyclomotoristes ou motocyclistes). Depuis la pandémie, la part des usagers vulnérables parmi les personnes tuées et les blessés graves augmente. En France métropolitaine, ils représentent 47 % de la mortalité routière et 67 % des blessés graves, pour 19 % du temps passé à se déplacer *(Source : France métropolitaine – bilan 2025 de l'ONISR).* Les usagers vulnérables constituent donc une cible essentielle de la politique de sécurité routière.

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

Piétons

En 2025, 503 piétons ont été tués dans un accident de la route, en hausse par rapport à 2019 (+4 %) et par rapport à 2024 (+10 %). Cela représente 16 % de la mortalité routière. 2 000 piétons ont été blessés gravement (estimation ONISR / Université Gustave Eiffel sur la base des données du BAAC et du registre du Rhône, blessés MAIS3+), soit 12 % des blessés graves.

Entre 2010 à 2025, le nombre de piétons tués tend à augmenter, malgré quelques fluctuations ; une évolution qui va à l'encontre de la tendance globale de la mortalité routière, qui est à la diminution. La part des piétons dans la mortalité a par conséquent tendance à augmenter : les piétons représentent 16 % des tués en 2025, contre 12 % en 2010. En 2025, 51 % des piétons tués sont âgés de 65 ans ou plus, alors que les seniors de cet âge représentent 22 % de la population.

Cyclistes

En 2025, 235 cyclistes ont été tués dans un accident de la route (dont 31 sur un Vélo à Assistance électrique), soit 7 % de la mortalité routière. Le nombre de cyclistes tués a augmenté de 26 % entre 2019 et 2025, la pandémie ayant conduit à une augmentation de la pratique du vélo. La majorité des cyclistes tués le sont hors agglomération (140 tués, soit 60 % des cyclistes tués), et ce nombre augmente cette année (24 décès de plus qu'en 2024). A l'inverse, le nombre de cyclistes tués en agglomération diminue (95 tués, soit 13 de moins qu'en 2024). 2 800 cyclistes ont été blessés gravement.

9 cyclistes tués sur 10 sont des hommes ; 50 % des tués sont âgés de 65 ans ou plus.

Utilisateurs d'engins de déplacement personnel motorisé (EDPm)

En 2025, 79 utilisateurs d'EDPm (trottinettes électriques, gyroroues, …) ont été tués dans un accident de la route. L'accidentalité relative aux EDPm a continué d'augmenter très fortement en 2025, représentant 2 % de la mortalité routière. 40 % des tués en EDPm ont entre 18 et 34 ans. Le nombre estimé d'utilisateurs d'EDPm blessés gravement ne cesse de croître depuis 2019, cette augmentation s'est même accélérée depuis début 2021. Plus de 1 200 utilisateurs d'EDPm ont été blessés gravement ; ils représentent 7 % des blessés graves. Les 14-24 ans concentrent à eux-seuls 46 % des blessés

Deux-roues motorisés (2RM)

En 2025, 697 usagers de 2RM ont été tués en France métropolitaine, dont 70 % circulaient sur des motos lourdes (plus de 125 cm^3). Les usagers de 2RM représentent 21 % de la mortalité routière et 31 % des blessés graves, alors que ce mode de déplacement constitue moins de 2 % du trafic routier. Entre 2019 et 2025, les décès de cyclomotoristes sont en baisse de -12 %, ceux de motocyclistes de -6 %, alors que sur la même période, la mortalité des autres usagers a augmenté de 3 %. Entre 2024 et 2025, les tués en cyclomoteur ont baissé de -4 % et de -3 % pour les tués en moto.

Les usagers de moto lourde sont plus souvent tués hors agglomération (315 tués, soit 65 %) que les usagers hors 2RM (60 %). Inversement, les usagers de cyclomoteur et de moto légère sont plus souvent tués en agglomération que les usagers de motos lourdes et que les autres usagers. 95 % des tués sont des hommes.

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

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

L'opération « La route se partage », portée par la délégation à la sécurité routière en partenariat avec la société organisatrice du tour, Amaury Sport Organisation, s'engage pour un meilleur partage de la route entre cyclistes, automobilistes et tout autre usager de la route durant les Tour de France masculin et féminin.

Programme 152

La gendarmerie nationale cible trois catégories d'usagers : les motocyclistes, les piétons et les seniors.

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

Concernant les piétons, la gendarmerie intervient essentiellement dans le cadre du « permis piéton » délivré aux jeunes enfants du primaire pour éveiller leur sens de la responsabilité (itinéraires dédiés). Une attention est également portée à l'usage des EDPM par les mineurs et à leur connaissance de la réglementation (port des équipements individuels de protection, conduite interdite au moins de 14 ans, etc.). En 2025, 151 accidents routiers avec des EDPM concernés des mineurs en zone gendarmerie. Concernant les seniors, des interventions ciblées conduisent les unités à compléter les actions déjà mises en œuvre par la Prévention Routière et certaines sociétés d'assurance.

Parallèlement, l'opération « tranquillité seniors », d'abord destinée à prévenir les actes de délinquance à l'encontre des personnes âgées, est également devenu le cadre d'interventions sur la sécurité routière (remises à niveau sur le code de la route et sensibilisation sur les effets secondaires de la prise de médicaments). Des opérations ponctuelles envers les seniors sont également menées par les unités. 10 409 seniors ont été sensibilisés en 2025 sur les risques routiers.

Depuis quatre ans, la gendarmerie sous l'égide de la délégation à la sécurité routière participe aux actions de sensibilisation sur le bon attachement des enfants dans les véhicules. L'opération, d'une durée d'une semaine, vise à sensibiliser enfants et parents sur le transport en sécurité dans les véhicules de tourisme, les cars scolaires et à vélo.

Enfin, en coordination avec la SNCF, la gendarmerie participe également à l'opération nationale de sensibilisation aux passages à niveau, en particulier ceux considérés comme prioritaire à sécuriser. Durant une semaine, les militaires mènent des actions de prévention et de contrôle aux passages à niveaux en prenant en compte le risque routier et piéton.

Programme 176

Les services de police nationale se mobilisent afin de protéger les usagers de la route les plus vulnérables en luttant contre toutes les causes d'accidents.

Concernant le nombre de tués, l'analyse de l'accidentalité routière par l'observatoire national interministériel de la sécurité routière en zone police présente, pour l'année 2025, un bilan en hausse de la mortalité routière porté à plus de 26 tués en zone sécurité publique, alors que le nombre de tués augmente peu en zone préfecture de police de Paris (+2 tués) et baisse en secteur compagnies républicaines de sécurité (-13 tués) et en secteur police aux frontières (-2 tués).

En 2025, 33 326 accidents ont été enregistrés dans le fichier BAAC par les forces de police, soit 403 accidents de moins qu'en 2024. Mais alors que le nombre d'accidents enregistrés par la direction de la sécurité publique augmente de +2 % (près de 450 accidents enregistrés en plus), le nombre d'accidents enregistrés en zone préfecture de police de Paris chute de -8,1 % (près de 800 accidents enregistrés en moins).

Des actions régulières de prévention routière sont menées en milieu scolaire auprès des plus jeunes, des adolescents et des étudiants, dans les entreprises, les foyers de personnes âgées, les collectivités territoriales, les sociétés de transports en commun, etc. Ces opérations d'information et d'éducation routière sont le fruit d'un travail de terrain quotidien auprès des partenaires de la police nationale. Les acteurs de prévention ont fait preuve d'adaptation,

tant sur la forme des actions que sur les enjeux, avec la prise en compte de l'évolution des modes de déplacement (vélos, EDPM – engins de déplacement personnel motorisés). Ainsi, sur l'année 2025, 24 551 « permis piéton » ont été délivrés aux élèves du primaire et du secondaire et 25 173 **«** permis vélo » aux enfants de CM2 par les effectifs de la sécurité publique.

Programme 219

Les usagers les plus vulnérables que sont les conducteurs de deux-roues, motorisés ou non, constituent des populations cibles des fédérations sportives. Les crédits alloués aux fédérations sportives dans le cadre des conventions pluriannuelles d'objectifs ont été basculés à l'Agence nationale du sport et ne sont plus portés par le programme 219 « Sport » depuis 2020. Depuis, l'Agence nationale du sport verse les crédits aux fédérations sportives dans le cadre des conventions pluriannuelles d'objectifs.

OBJECTIF DPT-124

Prévenir les risques routiers professionnels

Programme 111 : Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail
Programme 207 : Sécurité et éducation routière

En 2025, on estime que 1 411 personnes sont décédées dans un accident impliquant au moins une personne en déplacement lié au travail, ce qui représente 43 % des décès sur les routes de France métropolitaine. Parmi elles, 851 personnes sont décédées dans un accident impliquant une personne en trajet lié au travail, alors qu'elles-mêmes réalisaient un trajet personnel (plus de la moitié sont des usagers vulnérables : modes doux et 2RM). 560 des personnes décédées réalisaient un trajet lié au travail : 389 (69 %) étaient en trajet domicile-travail, 171 (31 %) étaient en mission professionnelle.

Les personnes tuées dans un trajet lié au travail sont très majoritairement des hommes. Ils représentent 83 % des tués lors d'un trajet domicile-travail et 90 % des tués lors d'un trajet professionnel, alors qu'ils ne représentent que 51 % de la population active. Lors des trajets domicile-travail, 52 % des tués le sont en véhicules de tourisme. Les deux-roues motorisés représentent eux aussi une part notable de la mortalité des trajets domicile-travail, avec 28 % des tués tous modes de déplacement confondus alors que ce mode n'est utilisé que pour 2 % des temps de trajets liés au travail. Les usagers de motos lourdes représentent 20 % des personnes tuées en deux-roues motorisées. Concernant les trajets domicile-travail en agglomération, les piétons (16 % des tués tous modes confondus) et les utilisateurs d'EDPm (15 %) sont également fortement touchés. De plus, 5 cyclistes ont été tués en 2025 lors d'un trajet domicile-travail en agglomération, et 8 sur une route hors agglomération. Les transports en commun routiers représentent 5 % des trajets domicile-travail, mais on ne dénombre aucun tué en 2025.

Sur les routes hors agglomération ou les autoroutes, les personnes tuées lors d'un trajet domicile-travail le sont principalement en véhicule de tourisme (59 % des tués tous modes confondus).

Enfin, pour les trajets professionnels, les véhicules utilitaires et les poids lourds représentent ensemble 61 % des usagers tués en 2025.

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

D'après les analyses menées, 1 tué sur 10 a été embauché depuis moins d'un mois, 39 % des salariés décédés lors d'un trajet domicile travail et 34 % des salariés décédés en trajet professionnel ont moins d'un an d'ancienneté.

Par ailleurs, en 2023, les secteurs d'activité « commerce », « transport et entreposage », « activités de services administratifs et de soutien », et enfin « industrie manufacturière » sont ceux qui présentent le plus de salariés tués en 2023. Parmi l'ensemble des secteurs d'activité, le secteur « transport et entreposage » est le seul à avoir une majorité de tués dans des trajets de mission. Certains secteurs peuvent avoir des déplacements de mission au cœur même de l'activité, ou des déplacements domicile-travail réalisés à des horaires atypiques, lorsqu'il y a peu de solutions alternatives de déplacement. Le risque routier peut être majoré par la fatigue liée au travail et des déplacements plus souvent en période nocturne.

Programme 111

La responsabilité du programme 111 « Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail » incombe au directeur général du travail, qui s'appuie sur les services centraux de la DGT, les services déconcentrés (Directions régionales de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités - DREETS) ainsi que les opérateurs du programme :
- l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) ;
- l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (ANACT).

Le risque routier professionnel est un risque professionnel majeur : chaque année, les accidents routiers professionnels (qu'ils soient de trajet ou de mission) figurent parmi les premières causes de mortalité au travail, après les malaises. Pourtant, et en dépit de sa gravité, le risque routier professionnel suscite une attention encore trop insuffisante de la part des entreprises, des représentants du personnel et des salariés. Bien souvent, la conduite n'est pas considérée comme faisant pleinement partie de l'activité professionnelle et peu d'actions de prévention spécifiques à ce risque sont déployées au sein de l'entreprise alors même que les déplacements routiers liés au travail continuent à être structurants dans la mobilité quotidienne.

Pour l'ensemble de ces raisons, la sécurité routière au travail est une priorité essentielle pour le ministère chargé du travail, en vue de réduire le nombre d'accidents du travail graves et mortels. Les ambitions du gouvernement ont été renforcées et renouvelées dans le cadre du plan santé au travail (PST) 2026-2030 publié le 5 juin 2026. L'ensemble des acteurs de la prévention est pleinement mobilisé dans ce cadre, qui associe les partenaires sociaux.

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

I) Les ambitions du ministère du travail en matière de prévention du risque routier professionnel, déclinées dans le PST 2026-2030 publié le 5 juin 2026

1. Approfondir la connaissance du risque routier professionnel, en identifiant mieux les situations à risque, les secteurs et les publics exposés (mesure 5.7.1 du PST 2026-2030)

Les travaux engagés de manière partenariale afin de renforcer la connaissance du risque routier professionnel se poursuivent. Ils s'appuient notamment sur l'exploitation des données de sinistralité de la Caisse nationale d'assurance maladie (CNAM) et de la Mutualité sociale agricole (MSA), complétées par les travaux de Santé publique France.

Ces travaux ont permis la mise en place d'un tableau de bord annuel du risque routier professionnel, décliné par secteur d'activité, et la publication annuelle également d'un support synthétique de communication intitulé « L'essentiel du risque routier professionnel », présentant les principaux chiffres de sinistralité et leviers de prévention.

Ce document permet de mobiliser les acteurs concernés dans la durée et de suivre l'évolution des données. Ces outils ont également vocation à être enrichis de données relatives à l'évolution des pratiques de mobilité dans le

monde du travail et à l'usage croissant de nouveaux modes de déplacement, qui constituent également un enjeu à la fois pour la connaissance du risque, et pour la mobilisation des entreprises.

Les chiffres rappellent également l'ampleur du risque trajet domicile-travail qui mérite une attention particulière dans ce cadre, même si le lien avec l'activité professionnelle est moins direct que celui des déplacements réalisés dans le cadre d'une mission.

2. Mobiliser les branches pour adapter la prévention du risque routier, en mission comme sur le trajet domicile-travail, aux réalités métiers des secteurs les plus exposés (mesure 5.7.2)

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

Cette mobilisation, qui s'inscrit dans la continuité des orientations définies par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) de 2023, s'appuie notamment sur la conclusion de conventions avec les branches professionnelles afin de développer des actions de prévention adaptées aux spécificités des secteurs concernés et d'accompagner les entreprises dans la prise en compte du risque routier dans leur démarche de prévention.

Une instruction a été signée en juillet 2024 par la DGT et la DSR. Elle réaffirme en particulier la volonté de mobiliser les branches professionnelles les plus sinistrées en matière de risque routier professionnel et la coopération des services déconcentrés en la matière.

A ce titre, la convention nationale de partenariat conclue avec la branche du transport routier de marchandises (TRM) a été renouvelée le 15 juin 2026. Initialement centrée sur la prévention du risque routier professionnel, elle a été élargie afin d'intégrer la prévention des troubles musculosquelettiques (TMS), traduisant une approche plus globale de la prévention des risques professionnels dans ce secteur.

Cette démarche a vocation à être étendue à d'autres branches identifiées comme prioritaires au regard de leur sinistralité, afin d'encourager des démarches de prévention du risque routier professionnel adaptées aux spécificités des secteurs concernés.

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

Élaboré sous le pilotage de la DGT, dans le cadre d'une démarche partenariale, le Plan santé au travail 2026-2030 associe l'ensemble des acteurs de la santé au travail et de la prévention des risques professionnels. Sa mise en œuvre repose sur une coordination étroite entre les services de l'État, les organismes de sécurité sociale, les partenaires sociaux et les autres acteurs concernés.

Dans ce cadre, et s'agissant plus particulièrement du risque routier professionnel, cette coordination permet d'assurer la cohérence des actions conduites au niveau national et territorial, de favoriser le partage des connaissances et le développement d'actions de prévention communes.

L'instruction conjointe signée en juillet 2024 par la Direction générale du travail (DGT) et la Délégation à la sécurité routière (DSR) constitue à cet égard un cadre de référence pour la mobilisation coordonnée des services déconcentrés et des partenaires en faveur de la prévention du risque routier professionnel.

III) Autres actions menées par la DGT

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

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

Afin d'accompagner les agents du système d'inspection du travail dans leurs missions de prévention et de contrôle, la DGT a élaboré un guide consacré au risque routier professionnel, diffusé aux services en juin 2026. Il présente le cadre juridique applicable, les principales mesures de prévention ainsi que les responsabilités de l'employeur et met à leur disposition des outils opérationnels, notamment un modèle de mise en demeure utilisable par les DREETS.

Programme 207

Les accidents de la route constituent l'une des la premières causes de mortalité au travail et entraînent 5 millions de journées d'arrêt de travail, renforçant la nécessité de sensibiliser les salariés et les collaborateurs aux bonnes pratiques en matière de conduite et d'usage de la route.

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

Aujourd'hui, plus de 4 000 employeurs engagés représentant près de 5,5 millions de collaborateurs l'ont déjà signée.

Depuis 2017, chaque année en mai, la DSR organise les journées de la sécurité routière au travail (JSRT). Elle met à disposition des outils auprès des employeurs (privés ou publics) qui sont invités à réaliser des actions de sensibilisation auprès de leurs personnels : tests, quiz, ateliers pratiques, simulateurs, forums, révision du code…

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

Une première convention nationale de partenariat a été signée le 4 juillet 2023 par la DSR, la DGT, la DGITM et la CNAM avec les organisations professionnelles de la branche du transport routier de marchandises (TRM) pour construire une démarche visant à renforcer les actions de prévention du risque routier au bénéfice des entreprises du secteur. Un site internet « En route pour la prévention » proposant des outils de prévention du RRP aux entreprises du TRM a notamment été lancé en 2025. Cette convention a été renouvelée en juin 2026.

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

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

OBJECTIF DPT-125

Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport

Programme 159 : Expertise, information géographique et météorologique
Programme 203 : Infrastructures et services de transport
Programme 207 : Sécurité et éducation routière
Programme 754 : Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières

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

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

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

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

Le programme 203 met ainsi en œuvre un ensemble de démarches globales ou thématiques qui sont dédiées à la sécurisation des infrastructures et des itinéraires routiers pour l'ensemble des usagers.

Au sein du **programme 159**, la contribution du Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) repose sur de la production d'outil, de données, de méthodes et d'études :

- La connaissance et le suivi de l'accidentalité, par la gestion et la consolidation de la base nationale accident pour son volet exploitation à partir des données produites par les forces de l'ordre, et l'appui au développement du système d'information sur l'accidentalité TRAxy en appui aux gestionnaires de voirie. Le

CEREMA forme les agents des observatoires locaux de l'accidentalité des gestionnaires d'infrastructures routières.

- Évaluer les nouvelles données (exemple *Floating car data*), les nouveaux outils avec l'utilisation de l'intelligence artificielle pour analyser les images afin de connaître l'évolution des trafics, des vitesses et trajectoires, ou de sécurité des passages piétons, et en tirer les conséquences en termes de méthodologie et de process.
- Faire évoluer la doctrine d'aménagement pour intégrer l'évolution socio-démographique, des véhicules (développement de l'usage du vélo, des trottinettes et de la marche et émergence des véhicules intermédiaires) et des modes de vie.
- Un ensemble de démarches dédiées à la bonne conception des infrastructures de transport et à la sécurisation des itinéraires routiers, avec des évolutions importantes suites à la directive européenne 2019 de la sécurité des infrastructures routières.
- L'assistance au maintien de la sécurité d'usage du réseau routier national non concédé (surveillance du réseau, entretien courant, interventions sur événements, service hivernal, gestion du trafic, gestion de crise, information routière) et de la qualité de son patrimoine (entretien spécialisé et régénération des routes, ouvrages d'art et équipements).
- La valorisation des démarches de sécurité afin de favoriser leur utilisation, éventuellement adaptée, par l'ensemble des maîtres d'ouvrages de réseaux.
- Des actions pour assurer la sécurité des agents travaillant sur les routes.

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

Les actions de conception et réalisation des infrastructures :

Le CEREMA porte ainsi un certain nombre d'actions telles que la tenue à jour et l'évolution des guides de référence sur la conception générale des infrastructures, en y mettant au centre les problématiques de sécurité routière (conception géométrique des infrastructures routières et optimisation de leur usage, signalisation, aménagement de l'espace public, transports collectifs, mobilité des usagers vulnérables).

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

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

Le CEREMA mène une veille internationale pour analyser et transposer en France les bonnes mesures mises en œuvre par-delà nos frontières.

Les actions sur les routes existantes

À la suite de la parution de la nouvelle directive européenne 2019/1936 sur la sécurité des infrastructures routières, dans le but de sa transcription, le CEREMA a avec la DGITM et les gestionnaires du réseau routier national (périmètre 2019) produit le classement des sections du réseau routier national ayant le plus de potentiel d'amélioration de leur niveau de sécurité en introduisant la notion de sécurité inhérente des infrastructures. Afin de préparer un plan d'action une méthodologie sur les diagnostics des sections les plus préoccupantes a été produite en 2026.

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

Les actions de valorisation des démarches de sécurité en vue de leur utilisation sur l'ensemble des réseaux
Le CEREMA se positionne auprès des collectivités locales qui gèrent environ un million de kilomètres de routes où se produit la majorité des accidents mortels, afin de les accompagner dans leur montée en compétence et en savoir-faire en matière de conception, d'équipement des infrastructures, d'analyse de l'accidentalité et de démarches de sécurité routière.
Le CEREMA anime par des webinaires type « rendez-vous mobilité » la communauté technique, partageant le savoir-faire et les résultats des études et recherches au sein de communauté technique État, collectivités, bureaux d'études, notamment sur l'accidentologie, les outils, méthodes, données. Il propose des formations pour aider à la montée en compétence pour les nouveaux venus dans ce domaine.

Les actions pour la sécurité des équipes intervenant sur la route
En matière de sécurité des personnels intervenant sur zones de chantiers et d'interventions, le CEREMA contribue aux réflexions pour mieux adapter les outils dont disposent les gestionnaires d'infrastructure.
Le CEREMA assure également l'écriture et la mise à jour de la doctrine technique pour la signalisation temporaire.

Le **programme 754** « Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières » contribue également à la mise en œuvre d'une politique efficiente en matière de sécurité routière. En effet, l'utilisation par les collectivités territoriales du produit des amendes de la circulation est encadrée par l'article R. 2334-12 du code général des collectivités territoriales qui dispose que « les sommes allouées [aux communes et groupements à fiscalité propre en application des articles R. 2334-10 et R. 2334-11 du CGCT] sont utilisées au financement des opérations suivantes :

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

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

De même, l'article 1er du décret n° 2009-115 du 30 janvier 2009 encadre l'emploi des sommes allouées aux départements et aux métropoles, qui doivent être utilisées au financement des investissements suivants :
a) Aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, y compris la création, l'amélioration ou l'aménagement de points d'arrêt pour les usagers ;
b) Aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements, aménagement de carrefours, différenciation du trafic ;
c) Équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic.
d) Réalisation, aménagement, rénovation et sécurisation d'itinéraires cyclables ou piétons.
Les investissements réalisables portent donc sur les aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, mais également les aménagements de sécurisation des infrastructures et de leurs équipements, les aménagements de carrefours et les équipements assurant l'information des usagers et la gestion du trafic et enfin, les aménagements relatifs au développement et à la sécurisation d'itinéraires de mobilité douce.

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

OBJECTIF DPT-126

Prévenir en renforçant la sécurité des véhicules

Programme 174 : Énergie, climat et après-mines

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

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

- la délivrance des documents autorisant la mise en circulation des véhicules à usage spécifique : les cartes blanches pour les dépanneuses, les attestations d'aménagement pour les véhicules de transport en commun de personnes et pour les véhicules de catégorie M1 équipés pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite, les certificats d'agrément pour les véhicules de transport de marchandises dangereuses. Cette activité a représenté 9 456 documents délivrés en 2025.
- la réception et l'identification des véhicules pour s'assurer qu'ils sont conformes aux prescriptions techniques réglementaires concernant la sécurité et les nuisances. Cette opération constitue un préalable indispensable à l'obtention du certificat d'immatriculation auprès des préfectures. Une réception peut être accordée, soit par type à un constructeur sur la base d'un prototype représentatif d'un véhicule produit ou aménagé en série (véhicule neuf ou usagé), soit unitairement à un aménageur ou à un particulier pour un véhicule donné (véhicule neuf, modifié ou transformé). Les DREAL assurent le contrôle de premier niveau des véhicules qui demeurent dans leur champ de compétence et qui représentaient en 2025 : 653 réceptions par type et 24 477 réceptions unitaires.

Les DREAL assurent également la surveillance de second niveau des organismes privés qui effectuent les contrôles techniques périodiques des véhicules, véhicules légers (VL) ou poids lourds (PL), pour vérifier que ceux-ci effectuent les contrôles qui leur sont confiés en conformité avec les dispositions réglementaires prévues en la matière. La surveillance du système porte à la fois sur les contrôleurs et sur les installations des centres de contrôle technique selon une méthode par sondages ou de suivis particuliers selon les évaluations précédentes. Ainsi, en 2025, les DREAL ont supervisé 3 393 contrôleurs et ont contrôlé 1 321 installations.

Pour mémoire, l'activité du contrôle technique périodique des véhicules en France est assurée par :
-13 565 contrôleurs privés répartis sur 6 784 installations de contrôles techniques (pour 23,12 millions de contrôles de véhicules légers) ;
-855 contrôleurs privés répartis sur 400 installations de contrôles techniques (pour 1,27 million de contrôles de poids lourds).

Les vérifications et épreuves des citernes routières fixes, démontables ou en batteries et de leurs équipements ainsi que les épreuves et essais des flexibles sont effectués par des organismes agréés par le ministère en charge des transports. Le contrôle de l'activité de ces organismes est assuré par les DREAL dans le cadre d'actions menées au niveau local (supervision d'un contrôleur sur le site de l'intervention de l'organisme agréé) et au niveau régional (visite approfondie au siège ou dans une agence de l'organisme agréé). Cette surveillance a porté en 2025 sur 36 actions de surveillance ayant pour objectif de contrôler l'application des dispositions qui ont conduit à l'agrément et de s'assurer du niveau satisfaisant de la prestation de l'intervenant.

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

communautaire et la réglementation technique européenne et internationale les propositions prioritaires des experts nationaux et les argumentaires scientifiques correspondants du point de vue de la sécurité des véhicules et de leurs équipements. Ces études et travaux concernent plus particulièrement :

• la procédure de réception et d'exploitation des données (amélioration des échanges en matière de réception européenne) ;

• la participation française au programme Euro NCAP (groupe de travail, amélioration de la qualification des véhicules…) ;

• des études des véhicules et leurs équipements en matière de sécurité primaire

• des études des véhicules et leurs équipements en matière de sécurité secondaire

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

La surveillance du marché vise à garantir que les véhicules en circulation en France respectent les exigences prévues par les réglementations nationales, européennes et internationales. Son action a pour objet de vérifier que les véhicules et leurs sous-ensembles sont conformes et ne présentent pas de risque grave portant atteinte à la santé, à la sécurité, à l'environnement ou à tout autre aspect lié à la protection de l'intérêt public. Elle contribue ainsi à assurer un haut niveau de sécurité routière, de protection de l'environnement et de loyauté de la concurrence entre constructeurs. A ce titre, le SSMVM réalise des contrôles sur les véhicules en circulation, impose aux opérateurs économiques les mesures correctives nécessaires au respect de la réglementation applicable et prend des mesures administratives ou des sanctions en cas de manquement.

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

Le SSMVM définit annuellement un plan de contrôle et est chargé de recevoir et d'instruire les plaintes. Au cours de l'année 2025, 178 essais ont été réalisés sur 36 véhicules et 10 entités techniques distinctes (ETD). 76 autres essais étaient en cours de réalisation au 31 décembre 2025.

Dans le cadre de la recherche de dispositifs d'invalidation, le SSMVM réalise entre autres des essais sur les émissions de véhicules en circulation. Plusieurs dizaines de modèles de véhicules à motorisation thermique sur différentes générations ont déjà été contrôlés. A ce stade, plusieurs modèles ont été identifiés pour des émissions de NOx excédentaires. Ces éléments ont été exposés aux constructeurs et fait l'objet d'échanges contradictoires. Ces émissions de NOx excédentaires concernent exclusivement des véhicules diesel homologués sur l'ancien cycle de contrôle des émissions des véhicules NEDC.

A la suite de l'action du SSMVM, plus de 270 000 véhicules ont déjà fait l'objet de mesures de correction destinées à régulariser leurs niveaux d'émissions et de l'ordre d'un million de propriétaires ont reçu ou vont recevoir un courrier les invitant à faire corriger gratuitement leur véhicule. Le SSMVM s'est également assuré que les rappels de même nature demandés par d'autres autorités de surveillance avaient également été conduits en France.

Le SSMVM a également travaillé en 2025 sur le phénomène des freinages intempestifs. Des témoignages d'automobilistes victimes de forts freinages intempestifs de leur voiture ont été signalés au SSMVM. Face à cette situation, qui peut entraîner des conséquences graves pour les usagers de la route, et qui génère un sentiment d'appréhension des conducteurs par la possibilité de récidive de ce problème sur leur véhicule, le SSMVM mène une évaluation afin de caractériser la nature et l'ampleur du phénomène et d'en identifier les causes, dans l'optique que les mesures nécessaires à sa résolution soient ensuite prises.

Enfin, le SSMVM a également été fortement sollicité au cours de l'année dans le cadre du dossier des véhicules équipés d'airbags défectueux. En effet, des véhicules de très nombreuses marques sont équipés d'airbags TAKATA contenant du nitrate d'ammonium en phase stabilisée. L'explosion commandée de ce nitrate d'ammonium génère le gaz destiné à gonfler l'airbag afin de permettre son déploiement en cas de choc. Or, le nitrate d'ammonium est

sensible à l'humidité ; son exposition pendant un temps long à des conditions de température et d'humidité suffisamment sévères conduit à la dégradation progressive de cette matière active. Cette altération provoque, en cas d'activation, une combustion trop rapide pouvant conduire à une rupture du générateur. Cette rupture provoque la projection d'éclats dans la face du conducteur ou du passager, avec pour conséquences des blessures graves voire un décès.

L'article 14 du règlement européen 2018/858 impose aux constructeurs, lorsqu'un véhicule ou un composant présente un risque grave, de prendre des mesures et d'en informer l'autorité ayant homologué le véhicule et le service de surveillance du marché des véhicules (SSMVM en France). En conséquence, les véhicules équipés d'airbags à risque doivent faire l'objet d'un rappel. Ces rappels sont avant tout de la responsabilité du constructeur, qui les déclenche et les met en œuvre. Le constructeur les notifie au SSMVM.

Constatant le rythme insuffisant des rappels menés par les constructeurs au regard du niveau de risque pour la sécurité des usagers, le SSMVM a engagé à partir de 2025 une série de mesures visant à renforcer significativement à la fois le rythme des campagnes et l'étendue des modèles de véhicules concernés.

En 2025, le SSMVM a également mis en place, pour la première fois en métropole — après une première application dans les DROM en 2024 — des campagnes dites de « stop-drive », demandant aux constructeurs l'arrêt de circulation des véhicules équipés d'airbags Takata présentant les niveaux de risque les plus élevés afin de permettre leur réparation dans les plus brefs délais.

Parallèlement, au-delà des démarches bilatérales menées auprès de chaque constructeur concerné, un arrêté mettant en place des mesures restrictives a été publié le 9 avril 2025. Cet arrêté visait en premier lieu à imposer la mise en œuvre de mesures de stop-drive pour les véhicules présentant une dangerosité avérée au regard des études disponibles et à améliorer l'information des automobilistes et la traçabilité des rappels. Cet arrêté a été complété le 29 juillet 2025 par des mesures imposant aux constructeurs la mise en rappel simple ou en stop drive de nouvelles catégories de véhicules, à systématiser le test et la surveillance des airbags des véhicules qui ne sont pas concernés par un stop-drive (airbags avec dessiccant + airbags sans dessiccant mais pas encore visés par un stop-drive), à établir et suivre un plan de communication intégrant, pour les départements et régions d'outre-mer, des actions de prospection en porte-à-porte et de démarchage de rue. Sont également prévues, vis-à-vis des propriétaires des véhicules concernés, des obligations en termes de délais et de modalités de réparation des véhicules, ainsi que de fourniture de solution de mobilité gratuite ou de possibilité d'obtenir des rendez-vous de réparation à domicile.

Des astreintes financières ont été adressées aux constructeurs qui n'ont pas respecté les exigences en matière de délais de prise de rendez-vous, de réparation et de mise à disposition de solutions de mobilité.

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

AXE 3

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

Objectifs concourant à la politique transversale de cet axe

OBJECTIF DPT-2841

Lutter contre l'alcool et les pratiques addictives au volant

Programme 152 : Gendarmerie nationale
Programme 176 : Police nationale
Programme 166 : Justice judiciaire
Programme 204 : Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins
Programme 207 : Sécurité et éducation routières

Le **programme 152 « Gendarmerie nationale »** participe à la répression ciblée des comportements générateurs d'accidents. La consommation d'alcool ou de stupéfiants figure parmi les principales causes d'accidents mortels. L'engagement opérationnel ciblé, la diversité et la multiplication des équipements (éthylotests électroniques, éthylomètres fixes ou embarqués) ont permis en 2025 de réaliser 8,4 millions de dépistages, et de relever 134 173 infractions liées à l'alcoolémie au volant, dont 100 081 délits.

En matière de stupéfiants, depuis le décret n° 2016-1152 du 24 août 2016 et l'arrêté du 13 décembre 2016, la gendarmerie continue de mettre en place le prélèvement salivaire en lieu et place du prélèvement sanguin en juin 2017. Cette simplification procédurale permet désormais d'optimiser le temps passé en contrôle routier (le temps consacré auparavant aux prélèvements sanguins est à présent consacré au contrôle).
1 351 241 dépistages ont été effectués en 2025 et 117 375 infractions de conduite après usage de stupéfiants ont été relevées.

La consommation de protoxyde d'azote par les conducteurs est également un phénomène pris en compte par les militaires lors de leurs contrôles routiers. En effet, des arrêtés préfectoraux permettent la recherche de détention, transport et de consommation dans les véhicules et sur la voie publique. Des éléments probants de consommation de protoxyde d'azote par les conducteurs (ballon dans la bouche, bouteilles dans l'habitacle) ont d'ailleurs été constatés par la gendarmerie lors d'accidents de la route. La constatation et la répression de cette délinquance routière a été récemment intégrée dans la loi du 22 juillet 2026 visant à *offrir des réponses immédiates aux phénomènes troublant l'ordre public, la sécurité et la tranquillité de nos concitoyens* dite « RIPOST ».

Pour le **programme 176 « police nationale »**, au cours de l'année 2025, les effectifs de la sécurité publique ont réalisé 328 543 contrôles routiers, contre 331 548 en 2024.
En Île-de-France, chaque mois, des opérations régionales de contrôles coordonnés dits « alcoolémie et stupéfiants » sont organisées en lien avec la préfecture de police de Paris (PP).
Les unités des compagnies autoroutières et les unités motocyclistes de la direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (CRS) sont également engagées dans la lutte contre l'insécurité routière et procèdent à des contrôles ponctuels ou organisés dans le cadre d'opérations d'envergure en application du plan national de lutte contre l'insécurité routière. Ainsi pour 2025, 1 064 infractions pour alcoolémie ont été recensées, 1 758 infractions pour conduite sous stupéfiants et 1 127 opérations de contrôle alcoolémie/stupéfiantes ont été diligentées.
Les opérations de contrôle opérées par les services de sécurité publique liées à l'alcoolémie et aux stupéfiants enregistrent, en 2025, une hausse respective de +3,6 % et +44,8 %. L'intensification de la lutte contre les stupéfiants,

en 2025, s'observe également au niveau des dépistages réalisés, en hausse respective de 38,2 % et 4,2 %. Le nombre de dépistages positifs est en baisse de 2,1 % pour l'alcoolémie et en hausse de 6,1 % pour les stupéfiants, soit un taux de positivité de 9,3 % pour l'alcoolémie et de 22,1 % pour les stupéfiants.
Suite à ces opérations de contrôle effectuées, 39 204 infractions d'alcoolémie (+4,07 % par rapport à 2024) et 25 873 infractions stupéfiants (+14 %) ont été relevées par la sécurité publique au cours de l'année 2025.
En aval des opérations de dépistage des stupéfiants, le service national de police scientifique effectue diverses analyses à la fois sur des prélèvements salivaires et sur des prélèvements sanguins. En 2025, 45 521 dossiers de toxicologie sécurité routière ont été traités contre 49 615 en 2024 (soit une baisse de -2,4 %).
Afin de lutter contre les conduites addictives et les phénomènes liés à la consommation de drogues, la police nationale déploie sur le terrain des policiers formateurs anti-drogues (PFAD) : 196 PFAD au sein de la sécurité publique et 33 policiers formateurs à la préfecture de police de Paris.

Parallèlement, des dispositions portées par le **programme 166 « Justice judiciaire »** viennent aussi étayer la lutte contre l'alcool au volant.

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

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

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

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

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

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

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

- D'accident mortel lorsqu'il existe une ou plusieurs raisons plausibles de soupçonner que le conducteur a commis une infraction en matière d'usage du téléphone tenu en main ;

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

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

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

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

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

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

La confiscation du véhicule encourue pour les infractions de conduite sous l'empire d'un état alcoolique ou en état d'ivresse manifeste (L. 234-1 et L. 234-12 du code de la route) ou après usage de stupéfiant (L. 235-1 du code de la route) et pour les infractions de refus de se soumettre aux épreuves de dépistage, est obligatoire en cas de récidive. Elle est également rendue obligatoire depuis la loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025, créant l'homicide routier et visant à lutter contre les violences routières en cas d'homicide ou blessures commis en état de récidive légale par un conducteur ayant conduit en état d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique, après usage de stupéfiant ou ayant refusé de se soumettre aux épreuves de vérification ou ayant déjà été condamné pour les délits de conduite sans permis, de conduite malgré décision de restriction des droits de conduire et pour le délit de grand excès de vitesse.
Cette même loi rend obligatoire la confiscation dans l'hypothèse d'une conduite commise à la fois sous l'empire d'un état alcoolique et après stupéfiants sans condition de récidive.
En cas de condamnation en récidive pour des faits de conduite en état d'ivresse manifeste, sous l'empire d'un état alcoolique ou de refus de se soumettre aux vérifications, l'article L. 234-13 du code de la route substitue désormais à l'annulation de plein droit du permis de conduire avec interdiction de solliciter la délivrance d'un nouveau permis pendant trois ans au plus, l'annulation de plein droit du permis de conduire avec interdiction de conduire un véhicule qui ne soit pas équipé par un professionnel agréé ou par construction d'un dispositif homologué d'anti-démarrage par éthylotest électronique pour une durée de trois ans au plus.

La loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre les violences routières prévoit pour les infractions d'homicide et de blessures le cumul de l'interdiction de conduire un véhicule non équipé d'un dispositif d'anti-démarrage par éthylotest électronique pendant cinq ans au plus avec la peine d'annulation ou de suspension du permis de conduire. Elle s'applique alors pour la durée fixée par la juridiction à l'issue de l'exécution de cette peine.
Par ailleurs, l'article L.130-11 du code de la route permet désormais à l'autorité administrative d'interdire pendant une durée limitée et dans un périmètre circonscrit, la rediffusion électronique des messages permettant de localiser les contrôles. L'article L.130-12 sanctionne d'une peine de 2 ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende le fait pour un exploitant de tels services d'enfreindre une telle interdiction.

Une dépêche DACG du 19 avril 2021 appelle l'attention des parquets sur les conséquences de l'arrêt rendu le 14 avril 2021 par la chambre criminelle de la Cour de cassation, aux termes duquel lorsqu'un individu est condamné du chef de conduite sous l'empire d'un état alcoolique à la peine complémentaire de suspension du permis de conduire, il convient d'imputer sur la durée de celle-ci la durée totale de la suspension administrative, laquelle comprend non seulement la période de suspension administrative décidée par le préfet, mais également la période s'écoulant jusqu'à la notification de la décision préfectorale d'aptitude médicale à la conduite. Cette imputation a vocation à s'appliquer à toutes les hypothèses dans lesquelles la restitution d'un permis de conduire après suspension administrative est soumise à un examen médical obligatoire en application des articles R.221-13 et R.224-12 du code de la route.
Introduite par la loi du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé, la possibilité de permettre la caractérisation de l'infraction de conduite après usage de stupéfiants par une analyse salivaire est prévue par les dispositions de l'article L.325-1 du code de la route. Le décret du 24 août 2016 et l'arrêté du 13 décembre 2016 ont précisé les modalités des vérifications destinées à établir la preuve de l'usage de stupéfiants. Une dépêche DACG du 10 mai 2017 présente l'ensemble de ces dispositions, notamment la suppression de la notion de dosage de stupéfiants et les modalités de la contre-expertise.
S'agissant de la problématique du CBD, laquelle a donné lieu à plusieurs arrêts de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) et des hautes juridictions françaises, la Cour de cassation a rappelé, à l'occasion d'un arrêt rendu le 21 juin 2023, que l'autorisation de commercialiser certains dérivés du cannabis, même à faible teneur en delta 9 tétrahydrocannabinol, substance elle-même classée comme stupéfiant, est sans incidence sur l'incrimination de conduite après usage de stupéfiants, cette infraction étant constituée s'il est établi que le prévenu a conduit un véhicule après avoir fait usage d'une substance classée comme stupéfiant, peu important la dose absorbée.
La circulaire du 20 juillet 2023 de politique pénale en matière routière rappelle enfin, dans le prolongement des annonces de la Première ministre lors du Comité interministériel de la sécurité routière du 17 juillet 2023, l'importance de maintenir un haut niveau d'engagement en matière de lutte contre la consommation d'alcool et l'usage de produits stupéfiants au volant, ces-derniers constituant encore à ce jour deux des trois principales causes d'accidentologie. Les parquets généraux et les parquets sont ainsi invités à mettre en œuvre une réponse pénale rapide et ferme mobilisant des peines restrictives ou limitatives des droits à la conduite.

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

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

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

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

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

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

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

En 2025, 36 % des personnes tuées dans un accident de la route l'ont été dans un accident impliquant un conducteur alcoolisé et/ou sous l'emprise de stupéfiants.
Après la vitesse, la conduite sous emprise d'alcool est la deuxième cause d'accidents mortels sur les routes (21 % des présumés responsables d'accidents mortels en 2025). Par ailleurs, l'usage de stupéfiants est relevé chez 11 % des présumés responsables d'accidents mortels. Cependant, alcool et stupéfiants sont fréquemment relevés ensemble, ce qui démultiplie le risque d'accident : dans les accidents mortels, 28 % des conducteurs alcoolisés avaient également consommé des stupéfiants ; ou encore la moitié des conducteurs ayant consommé des stupéfiants présentaient une alcoolémie illégale.

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

En effet, il convient de rappeler que l'étude ACTUSAM réalisée par des chercheurs de l'Université Gustave Eiffel montre que ces substances augmentent fortement le risque d'accident mortel. L'alcool multiplie ce risque par 6 dès 0,5 g/L, et jusqu'à 44 au-delà de 2 g/L. Le cannabis augmente le risque d'un facteur 1,65. Leur combinaison est particulièrement dangereuse, avec un risque multiplié par 29.

En 2025 en France métropolitaine, 1 180 personnes sont décédées dans un accident impliquant un conducteur sous influence (soit 36 % de la mortalité routière) : dans la moitié des cas c'est de l'alcool seulement, un quart des cas des stupéfiants, et un quart des cas à la fois de l'alcool et des stupéfiants. La part de conducteurs alcoolisés parmi ceux au taux d'alcool connu varie selon la tranche d'âge. Parmi l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident mortel, 17 % sont alcoolisés, contre 22 % chez les 18-24 ans, et 26 % chez les 25-34 ans. À partir de cette tranche 25-34, la part de l'alcool parmi les conducteurs diminue avec l'âge. Elle représente 7 % chez les 65-74 ans et 4 % chez les 75 ans et plus.

En 2025, 61 piétons tués étaient alcoolisés et/ou sous stupéfiants : 35 avec alcool seul, 9 avec stupéfiants seuls, et 17 avec alcool et stupéfiants.
Sur les routes Outre-mer, en moyenne sur 5 ans (2021-2025), 64 % des décès interviennent alors qu'un conducteur est sous influence (alcool et/ou stupéfiants), soit près de 200 décès par an.

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

Le rapport conclut également qu'en faisant cesser la consommation nocive d'alcool et les maladies et traumatismes physiques qu'elle provoque, la France verrait :
• l'espérance de vie progresser d'une année au cours de la période 2020-2050 ;
• une économie de 2,8 milliards d'€ par an sur les dépenses de santé, soit 1,7 % du budget total consacré à la santé ;
• la participation au marché du travail et la productivité s'améliorer, permettant un gain de 10,6 milliards d'€ par an.

Par ailleurs, le projet scientifique TARPON conduit par l'INSERM (Institut national de la santé et de la recherche médicale) propose de construire un outil de surveillance et de recherche fondé sur les bases de données du système d'information des urgences en France. La classification automatique par type de véhicule des victimes d'accidents de la circulation se présentant aux urgences du CHU de Bordeaux de 2013 à 2020 a permis de constater que parmi les victimes d'accidents qui présentent aux urgences des signes d'alcoolisation, 11 % étaient des cyclistes, 8 % des conducteurs de véhicules légers, 8 % des usagers de deux-roues motorisés et 10 % des piétons. Les résultats finaux montrent une très forte augmentation de la proportion de victimes alcoolisées au-delà de minuit – laquelle est plus importante pour les usagers de trottinettes et de bicyclettes. Pour ces derniers, il existe une augmentation de la gravité des blessures en cas de non port du casque et une relation forte entre alcoolisation et non-port du casque. La seconde phase du projet, lancée en 2024, vise à étendre l'analyse à toute la France grâce à un chaînage avec les Observatoires Régionaux des Urgences (ORU) des différentes régions. Cette démarche commence par l'ORU de Nouvelle Aquitaine. Ce second volet a notamment permis d'apporter des précisions sur la part des accidents attribuables aux médicaments. Ainsi, entre 3,5 et 6,5 % des accidents seraient liés à leur consommation.

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

A cette fin, le projet « Analyse des conséquences de l'Alcool et des Stupéfiants en Sécurité Routière (Alcool et stupéfiants) », débuté en 2024 par le Cerema et la société Ergo-centre, permet d'améliorer la connaissance sur l'alcool et les stupéfiants en analysant à la fois les données relatives aux accidents mortels en France et en Europe, ainsi que les données du permis à points.

Outre l'alcool et les stupéfiants, la DSR soutient également des études portant sur d'autres substances psychoactives, telles que l'étude NPS Alert, portée par la Société française de toxicologie analytique (SFTA). Cette dernière révèle que, quelle que soit la région étudiée, la prévalence des stupéfiants classiques dominent, tandis que les nouveaux produits de synthèse (NPS) demeurent rares, caractérisés par une très faible prévalence (0,27 %) sur les routes françaises.

Enfin, deux recherches sur le protoxyde d'azote, lancées en 2025, sont actuellement en cours. L'une, intitulée N2O, portée par le Centre Hospitalier Universitaire de Lille et l'Université de Liège, vise à améliorer le dépistage du protoxyde d'azote au volant grâce à une meilleure connaissance de ses mécanismes moléculaires. L'autre, NO Driving, pilotée par le Centre Hospitalier de Roubaix a pour but d'évaluer les effets de sa consommation sur la gravité des blessures survenant dans un accident de la voie publique.

42 accidents corporels ont été identifiés en 2025 comme étant liés à la présence de protoxyde d'azote : ils ont compté 12 décès et 84 blessés. Les accidents avec bilan important sont intervenus surtout les nuits de week-end, et sur les mois d'avril à juin, novembre et décembre.

Les actions du programme 207 « Sécurité et éducation routières » s'inscrivent dans la lutte contre la conduite sous l'emprise d'alcool et de produits stupéfiants en organisant des campagnes de communication notamment auprès des jeunes sur les multiples risques routiers (alcool, fatigue, drogue, vitesse et risques multifactoriels). Ces campagnes sont menées aux niveaux national et territorial dans le cadre des plans départementaux d'actions de sécurité routière (PDASR).

La délégation à la sécurité routière lance régulièrement des campagnes contre l'alcool au volant.
Ces campagnes se décomposent en deux volets :

- Un volet grand public, destiné à l'ensemble de la population, pour prévenir ce risque qui constitue l'une des premières causes de mortalité sur la route. Ces campagnes sont particulièrement importantes en fin d'année, entre les fêtes de Noël et du nouvel an avec le message " Quand on tient à quelqu'un, on le retient ".
- Un volet en direction des jeunes, pour qui la mortalité sur la route due à une consommation excessive d'alcool (parfois en combinaison avec la drogue) constitue un problème majeur. Ces campagnes sont signées « Sam, celui qui conduit c'est celui qui ne boit pas » et incitent les jeunes à désigner un conducteur sobre qui pourra les ramener en toute sécurité après leurs soirées. Elles se déclinent de différentes façons et passent toujours par des vecteurs populaires chez les jeunes : communication sur les festivals de musique en été (excepté l'été 2020, en raison de la crise sanitaire), partenariats avec les animateurs phares des radios jeunes et de jeunes artistes populaires, l'été et pendant les fêtes de fin d'année (Fun radio, NRJ, Skyrock), internet et réseaux sociaux… L'année 2025 a été marquée par la célébration des 20 ans de Sam.

S'agissant de la communication relative aux stupéfiants, la DSR déploie tout au long de l'année une communication de prévention sur les réseaux sociaux et a déployé deux campagnes télévision et cinéma entre octobre 2021 et avril 2022 et la seconde aux mois de novembre et décembre 2023 avec comme signature « la drogue est illégale, sur la route elle peut être fatale. » Si les consommateurs semblent avoir pleinement conscience du caractère illégal de leur consommation, en revanche le niveau de connaissance du risque d'une consommation associée à la conduite est, lui, beaucoup moins élevé voire même dénié. L'enjeu de ces publications et de ces campagnes sera de changer l'image d'un usage perçu comme anodin.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière, le préfet est tenu de prononcer une suspension du permis en cas de conduite sous l'empire d'un état alcoolique établie à la suite d'une mesure de rétention du permis.

Dans le cadre de la lutte contre l'alcool et les pratiques addictives au volant, les services déconcentrés dans les départements sont pleinement mobilisés : soit en suspendant le permis de conduire du conducteur en conduite en état alcoolique (63 815 en 2025) ou en appliquant une mesure de restriction de conduite aux seuls véhicules équipés d'un éthylotest anti-démarrage (16 610 en 2025).
Par ailleurs, les préfets de départements peuvent également prendre des mesures restrictives du droit de conduire sur l'avis des médecins agréés en commission médicale (344 629 décisions en 2025).

INDICATEUR P152-2215-2215

Accidentologie, infractions et dépistages liés à l'alcoolémie

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2024 Réalisation	2025 Réalisation	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)	2029 (Cible)
Nombre d'accidents mortels liés à l'alcoolémie	Nb	498	478	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse

	Unité	2024 Réalisation	2025 Réalisation	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)	2029 (Cible)
Nombre d'infractions routières liées à l'alcoolémie	Nb	131 858	134 173	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi

Précisions méthodologiques

Périmètre

National (métropole, outre-mer).

Mode de calcul

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

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

Source des données

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN).

JUSTIFICATION DES CIBLES

La gendarmerie nationale :

- mène et soutient des actions de prévention liées aux dangers de la conduite après consommation d'alcool ;
- maintient un niveau élevé de dépistages de l'alcoolémie en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risques. Des opérations de sécurité routière sont ainsi menées dans les zones accidentogènes, en fonction des pics de fréquentation, autour des établissements de nuit, des zones touristiques, et des périodes de fête en fonction des analyses réalisées au niveau local par les commandants d'unité. En outre, dans le cadre d'une instruction ministérielle, les doubles dépistages (stupéfiants et alcoolémie) sont renforcés depuis 2024 afin de lutter contre le phénomène de polyconsommation.

Ainsi, 8,4 millions de dépistages d'alcoolémie ont été réalisés en 2025 par les militaires de la gendarmerie.

INDICATEUR P152-2215-2216

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2024 Réalisation	2025 Réalisation	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)	2029 (Cible)
Nombre d'accidents mortels impliquant l'usage de stupéfiants	Nb	63	53	En baisse	En baisse	En baisse	En baisse
Nombre d'infractions de conduite sous influence de produits stupéfiants	Nb	121 122	117 375	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi

Précisions méthodologiques

Périmètre

National (métropole, outre-mer).

Mode de calcul

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

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

Source des données

Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN).

JUSTIFICATION DES CIBLES

La gendarmerie nationale :
- mène et soutient des actions de prévention liées aux dangers de la consommation de produits stupéfiants ;
- augmente le nombre de dépistages de produits stupéfiants en ciblant les lieux et les périodes correspondant aux comportements à risques. Une attention particulière est portée sur les jeunes conducteurs. En outre, dans le cadre d'une instruction ministérielle, les doubles dépistages (stupéfiants et alcoolémie) sont renforcés depuis de 2024 afin de lutter contre le phénomène de polyconsommation.

Ainsi, près de 1,4 millions de dépistages stupéfiants ont été réalisés en 2025 par les militaires de la gendarmerie.

INDICATEUR P176-2197-17341

Accidentologie, infractions et dépistages liés à l'alcoolémie

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2024 Réalisation	2025 Réalisation	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)	2029 (Cible)
Nombre d'accidents mortels liés à l'alcoolémie	Nb	75	100	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre d'infractions routières liées à l'alcoolémie	Nb	45 636	40 442	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi

Précisions méthodologiques

Source des données : DNSP, PP et DCCRS
Mode de calcul : Somme au 31/12/N

JUSTIFICATION DES CIBLES

Les services de la police nationale sont fortement mobilisés et participent activement, par leurs actions de dépistage de l'imprégnation alcoolique et de l'usage de stupéfiants, à la lutte contre l'insécurité routière.

INDICATEUR P176-2197-17342

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2024 Réalisation	2025 Réalisation	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)	2029 (Cible)
Nombre d'accidents mortels impliquant l'usage de stupéfiants	Nb	39	91	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre d'infractions de conduite sous influence de produits stupéfiants	Nb	31 984	32 438	Suivi	Suivi	Suivi	Suivi
Nombre de dépistages de stupéfiant réalisés	Nb	124 571	152 875	En hausse	En hausse	En hausse	En hausse

Précisions méthodologiques

Source des données : DNSP, PP et DCCRS
Mode de calcul : Somme au 31/12/N

JUSTIFICATION DES CIBLES

Dans le cadre de leur mission de lutte contre les principaux facteurs d'accidentalité routière dont les stupéfiants, les services de police continuent de renforcer les contrôles ainsi que les dépistages.

Bien que le volet répressif représente l'essentiel des activités de la police nationale dans le cadre des infractions à la législation sur les stupéfiants, la prévention constitue un autre axe majeur de la lutte contre les conduites addictives.

Les policiers formateurs anti-drogues (PFAD) de la police nationale constituent ainsi un maillon essentiel de la mission de prévention visant un public ciblé, généralement constitué d'adolescents et de jeunes adultes. Leur action consiste à prévenir, informer et sensibiliser tout type de public sur des thématiques variées : les toxicomanies, les substances psychoactives, les comportements liés à la consommation de ces substances, les violences et actes déviants dont les mineurs peuvent être victimes, auteurs ou témoins.

Outre la prévention et le volet répressif, la formation constitue également un axe de la lutte contre les conduites addictives. Plusieurs formations (initiale ou en continue) dédiées à la sécurité routière sont dispensées au profit des policiers avec des thématiques diverses telles que l'étude des infractions liées à la consommation de drogue au volant, les effets et le dépistage des produits stupéfiants, la sensibilisation sur les conduites dopantes.

Le plan national de renforcement de la lutte contre les stupéfiants prévoit une augmentation de l'offre de formation dédiée, avec plusieurs modules notamment digitaux, conçus en lien étroit avec l'office anti-stupéfiant (OFAST) et les différents services spécialisés.

OBJECTIF DPT-2854

Lutter contre les vitesses excessives et les comportements à risque

Programme 107 : Administration pénitentiaire
Programme 152 : Gendarmerie nationale
Programme 176 : Police nationale
Programme 166 : Justice judiciaire
Programme 207 : Sécurité et éducation routière
Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière

Les principales causes d'accidents mortels demeurent la vitesse et les conduites addictives (alcool et stupéfiants), suivies de l'inattention, de la vitesse et du non-respect des règles de priorité. Les accidents occasionnés par l'endormissement ou l'utilisation par les conducteurs de distracteurs (appareils à écran tels que téléphones portables, lecteurs DVD, ordinateurs portables, etc.) sont également régulièrement constatés (413 317 infractions relevées en 2025).

Pour lutter contre la mortalité routière, un des principaux modes d'action de la gendarmerie (**programme 152**) est la répression de ces comportements générateurs d'accidents (les infractions graves génératrices d'accidents — IGGA — relevées représentent 58 % du total des infractions routières relevées). Elle se matérialise, notamment, par des contrôles ciblés pendant les périodes et dans les zones les plus sensibles.

En matière de lutte contre les vitesses excessives, la mobilisation de moyens spécifiques (cinémomètres laser et véhicules équipés de dispositifs de « contrôle sanction automatisé ») a permis en 2025 de relever 1 063 695 infractions à la vitesse dont plus de 500 000 avec interception immédiate (permettant ainsi de faire immédiatement cesser l'infraction, d'identifier le contrevenant et de le verbaliser).

Les infractions aux rodéos et refus d'obtempérer, particulièrement accidentogènes, mobilisent les forces de gendarmerie dans tous les secteurs, ruraux comme péri-urbains. En 2025, ont été constatés 15 186 refus d'obtempérer et 2 108 rodéos motorisés en zone gendarmerie nationale. Afin de renforcer son action de lutte contre les refus d'obtempérer, la gendarmerie a, en 2025, complété ses moyens matériels d'interception de véhicules par l'acquisition de herses robotisées.

Depuis 2023, le cadre légal permet de mieux sanctionner les infractions relatives à la conduite des engins de déplacement personnel motorisé (EDPM). Dans le cadre de la lutte contre les comportements dangereux concernant les EDPM et les incivilités dans l'espace public, les militaires de la gendarmerie ont relevé 1 454 infractions relatives au transport de passager sur un EDPM (+104 % par rapport à 2024), 895 infractions relatives à une vitesse excessive et à un débridage, et 875 infractions relatives à une conduite sur une voie non appropriée. 372 accidents concernant des EDPM, dont 21 usagers tués, ont été constatés par la gendarmerie en 2025. La lutte contre ces comportements dangereux est également intégrée dans les missions de prévention et de sensibilisation aux risques routiers auprès des publics scolaires et civils.

Les services de sécurité publique (**programme 176**) ont constaté 133 505 infractions à la vitesse (hors contrôles de vitesse au moyen d'équipement CSA) en 2025, soit une augmentation de +8 ,66 % par rapport à 2024 (122 866). Pour mener ces opérations de contrôle, les services territoriaux de sécurité publique disposaient, en 2025, d'un parc de radars embarqués de 146 équipements, dont 32 équipements de terrain mobiles (ETM) et 114 équipements de terrain embarqués débarquables (ETED), plus spécifiques aux zones urbaines.

L'activité de contrôle de la vitesse au moyen des équipements est en baisse en 2025 par rapport à 2024. Cette baisse peut être en lien avec l'externalisation menée par le département du contrôle automatisé, propriétaire et gestionnaire des radars, qui a transféré les ETM des FSI vers des prestataires privés. Le nombre d'avis de contravention émis pour un équipement de terrain mobiles (ETM) est également en baisse de -31 %, alors que celui pour les équipements de terrain embarqués débarquables (ETED) progresse très légèrement de +1,05 %.

À ce constat, s'ajoute également l'activité cumulée des CRS autoroutières (CRS-AA) et unités motocyclistes zonales (UMZ) qui a permis d'opérer 2 323 opérations de contrôle de vitesse en 2025.

À souligner qu'une partie des missions de contrôle sanction automatisé (CSA) a été réorientée vers des sociétés privées.

Le **programme 751** « Structures et dispositifs de sécurité routière » a pour but, avec le concours du programme 152 « Gendarmerie nationale » et du programme 176 « Police nationale », d'amener les automobilistes à respecter le code de la route, plus particulièrement les limitations de vitesse, en suscitant une modification de leur comportement par la plus grande probabilité de contrôle, grâce au déploiement et au développement des différents dispositifs de contrôle automatisé.

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

Le parc de radars automatiques dont le taux de disponibilité avait baissé suite à plusieurs vagues de vandalisme remonte depuis le printemps 2026 et devrait disposer d'environ 4 290 radars opérationnels et visibles fin 2027.

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

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

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

En ce sens, la loi n° 2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre les violences routières a renforcé la répression des grands excès de vitesse, qui sont désormais des délits sans condition de récidive, en permettant la forfaitisation de ce comportement prévue au plus tard le 31 décembre 2025. Le décret n° 2025-1269 d'application de cette loi a été publié au journal officiel le 24 décembre 2025. A compter de son entrée en vigueur, le 29 décembre 2025, les grands excès de vitesse constituent désormais des délits. La Direction des affaires criminelles et des grâces a publié une dépêche de présentation de ces nouvelles dispositions le 24 décembre 2025.

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

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

Les stages de sensibilisation à la sécurité routière

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

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

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

Depuis 2023, l'administration pénitentiaire s'est engagée dans un objectif de développement des actions collectives à destination des PPSMJ au travers de l'expérimentation d'un « label qualité » délivré par les services pénitentiaires

d'insertion et de probation (SPIP) sur la base d'un cahier des charges national et qui vise à renforcer la structuration du partenariat associatif sous pilotage et contrôle du SPIP. Depuis 2026, la généralisation du dispositif à l'ensemble des SPIP a été actée et s'achèvera en 2028.

À ce titre, il y a eu 154 sessions de stages de sécurité routière en 2025, dont 64 ont été organisées dans le cadre du label qualité (LQ) décrit ci-dessous. 1 208 personnes sous main de justice y ont participé (360 dans le cadre du LQ).

Le label qualité recouvre les 9 stages post-sentenciels prévus à l'article 131-5-1 du CP, dont le stage de sensibilisation à la sécurité routière. Concernant ce dernier, en 2025, **sur les 40 SPIP expérimentateurs**, 18 ont choisi de confier son organisation à une association prestataire, sous pilotage de l'administration. En 2026, 60 SPIP sont concernés.

Les programmes de prévention de la récidive (PPR)

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

Formation au code de la route ou à la conduite

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

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

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

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

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

INDICATEUR P751-3464-4147

Évolution des vitesses moyennes

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2024 Réalisation	2025 Réalisation	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)	2029 (Cible)
Évolution des vitesses moyennes	km/h	77,2	76	en baisse	en baisse	en baisse	en baisse

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul : l'ONISR fait réaliser des mesures de vitesse sur un panel de points situés sur les différents réseaux routiers (autoroutes, routes hors agglomérations, voies urbaines) de France métropolitaine. Ces mesures sont indépendantes de celles réalisées par les forces de l'ordre, en particulier celles réalisées par les dispositifs de contrôle automatisé. Depuis 2020, le recueil des vitesses est automatisé et enregistré par des appareils de mesure de type radar qui restent posés une semaine au moins en bord de voie, ce qui permet d'obtenir des données beaucoup plus représentatives. En 2025, un nouveau dispositif d'observation a été introduit via l'analyse de vidéos issues de caméras par intelligence artificielle.

INDICATEUR P751-3464-10193

Disponibilité des radars

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2024 Réalisation	2025 Réalisation	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)	2029 (Cible)
Taux de disponibilité des radars	%	85,52	83,3	93	93	93	93

Précisions méthodologiques

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

Au cours de l'année 2025 et au début de l'année 2026, les radars ont subi plusieurs vagues de vandalisme de grande ampleur (plusieurs centaines de matériels détruits). Ces épisodes de détérioration ont fait chuter le taux déjà faible qui avait difficilement remonté. Depuis le printemps 2026, ce taux remonte continuellement. Il dépasse actuellement 85 %.

Des matériels vieillissants dégradent également ce taux. Leur remplacement a démarré et s'étalera sur plusieurs années.

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

INDICATEUR P751-3464-4148

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

(du point de vue du citoyen)

	Unité	2024 Réalisation	2025 Réalisation	2026 (Cible)	2027 (Cible)	2028 (Cible)	2029 (Cible)
Pourcentage relatif aux seules immatriculations françaises	%	73,6	74,5	75	75	75	75
Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères	%	69,9	73,7	70	70	70	70

Précisions méthodologiques

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

Mode de calcul :

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

- au numérateur : nombre d'avis de contravention envoyés par l'ANTAI au cours de l'année considérée à l'encontre des contrevenants conduisant un véhicule immatriculé en France.
- au dénominateur : nombre de dossiers d'infraction pour des infractions relevées au cours de l'année considérée par les dispositifs de contrôle automatisé des vitesses impliquant des véhicules avec une plaque d'immatriculation française, auquel s'ajoute une estimation des plaques françaises parmi les plaques non reconnues et auquel sont retraités les dossiers d'infraction de non infraction, les dossiers d'infraction réimmatriculés CACIR, les dossiers d'infraction avec règle de non-conformité validée et les dossiers d'infraction avec recatégorisation poids lourds – véhicules légers pour les véhicules reconnus avec une plaque française et estimés avec une plaque française parmi les plaques non reconnues.

Indicateur 1.2.2. « Pourcentage relatif aux immatriculations étrangères » :

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

JUSTIFICATION DES CIBLES

En 2025, le centre national de traitement (CNT) de l'ANTAI a connu une progression d'activité en matière de contrôle automatisé par rapport à l'année précédente en corrélation avec la hausse de dossiers d'infractions émis. Cette hausse s'explique par la reprise d'activité à partir du second trimestre 2025, après une indisponibilité de certains radars depuis le dernier semestre 2024. Ainsi, l'évolution de l'activité s'est traduite comme suit :

• +4,3 % de dossiers d'infraction (DIF) émis (21,8 millions en 2025) par rapport à 2024 ;

• +7,2 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés (15,2 millions en 2025) par rapport à 2024.

Le ratio avis de contravention/dossiers d'infraction (ACO/DIF) pour les immatriculations françaises est de 74,5 % en 2025, soit une hausse de près de 1 point par rapport à 2024 (73,6 %) et atteint quasiment la cible de 75 %.

S'agissant du ratio ACO/DIF pour les immatriculations étrangères, il est en hausse de 3,8 points par rapport à 2024 (73,7 % contre 69,9 %) et dépasse la cible de 70 %.

OBJECTIF DPT-127

Sanctionner les infractions au code de la route

Programme 207 : Sécurité et éducation routière
Programme 216 : Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur
Programme 354 : Administration territoriale de l'État
Programme 751 : Structures et dispositifs de sécurité routière
Programme 753 : Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routier
Programme 166 : Justice judiciaire

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

À ce titre, le code de la route (articles L. 223-1 et R. 223-3 ets.) prévoit le retrait de points selon la gravité de l'infraction et un mécanisme de récupération automatique ou volontaire de points. Environ la moitié des infractions constatées sont transmises par l'Agence nationale du traitement automatisé des infractions.

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

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

Des travaux sont en cours pour renforcer de la communication dématérialisée avec un accès dématérialisé aux courriers via le site Mespointspermis mais aussi pour faciliter la mise à jour de l'adresse du conducteur par le biais d'autres administrations.

L'ensemble du dispositif est géré par le système d'information d'éducation routière et du permis de conduire, financé par le **programme 751**, regroupant à la fois le système national des permis de conduire et RDVpermis, en charge de la gestion des examens.

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

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

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

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

En matière de contrôle automatisé, le centre national de traitement (CNT) a connu, en 2025, une progression d'activité par rapport à l'année précédente en corrélation avec la hausse de dossiers d'infractions émis. Cette hausse s'explique par la reprise d'activité à partir du second trimestre 2025 après une indisponibilité de certains radars depuis le dernier semestre 2024. Ainsi, l'évolution de l'activité s'est traduite comme suit :

- +4,3 % de dossiers d'infraction (DIF) émis (21,8 millions en 2025) par rapport à 2024 ;
- +7,2 % d'avis de contraventions (ACO) initiaux envoyés (15,2 millions en 2025) par rapport à 2024.

Le ratio avis de contravention/dossiers d'infraction (ACO/DIF) pour les immatriculations françaises est de 74,5 % en 2025, soit une hausse de près de 1 point par rapport à 2024 (73,6 %) et est quasi à la cible de 75 %.

S'agissant du ratio ACO/DIF pour les immatriculations étrangères, il est en hausse de 3,8 points par rapport à 2024 (73,7 % contre 69,9 %) et dépasse la cible de 70 %.

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

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

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

L'ANTAI a développé l'applicatif PVe, financé l'achat et la maintenance des matériels et déployé le procès-verbal électronique auprès des forces de l'ordre. Le déploiement du procès-verbal électronique a été intégralement réalisé pour l'ensemble des services de l'État (police et gendarmerie nationales) depuis juin 2012.

Le déploiement du dispositif PVe s'effectue également auprès des collectivités territoriales volontaires. Fin juin 2026, 5 000 communes utilisaient ainsi une solution de verbalisation électronique, dont la quasi-totalité des villes de plus de 50 000 habitants.

En 2025, les communes équipées du PVe ainsi que les autres services verbalisateurs ont généré 8,2 millions d'avis de contravention (ACO) initiaux contre 7,8 millions en 2024. Au total, 12,9 millions d'ACO initiaux PVe ont été envoyés en 2025 (forces de sécurité intérieure, collectivités territoriales et autres services), chiffre en progression de +2,3 % par rapport à 2025.

Dans le cadre de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, l'ANTAI met en œuvre la décentralisation du stationnement payant qui est effective depuis le 1er janvier 2018 avec le traitement des forfaits de post stationnement (FPS). Le stationnement payant sur voirie est dépénalisé et l'usager qui ne règle pas son stationnement doit désormais s'acquitter d'une redevance pour occupation du domaine public appelé « forfait post-stationnement » ou FPS.

Toutes les collectivités territoriales qui mettent en œuvre le stationnement payant sur leur territoire doivent passer une convention avec l'ANTAI :
– Les collectivités qui choisissent de confier à l'ANTAI la notification des FPS signent une convention dite « cycle complet ». La prestation de l'Agence, qui fait l'objet d'une refacturation, consiste à éditer et envoyer, pour le compte des collectivités, les avis de paiement de FPS au domicile des redevables ;
– Les collectivités qui choisissent de ne pas confier à l'ANTAI cette notification signent une convention dite « cycle partiel ». La compétence de l'ANTAI se limite dans ce cas à son rôle d'ordonnateur des titres exécutoires.
La procédure de conventionnement a été ouverte sur le site internet de l'ANTAI en 2017 pour une mise en œuvre à compter du 1er janvier 2018. Les conventions ont été signées pour une durée de trois ans maximum. Depuis, deux

cycles de conventionnement se sont déroulés, un premier cycle couvrant la période 2021-2023 puis le cycle en cours pour la période 2024-2026. A fin juin 2026, 668 collectivités avaient renouvelé la convention passée avec l'ANTAI (660 « cycle complet » dont 37 ont mis en place le FPS minoré avec l'ANTAI et 8 en « cycle partiel »).
A ce titre, l'Agence a envoyé plus de 15,9 millions d'avis de paiement de FPS en 2026, chiffre en légère baisse de -2,6 % après une année record en 2024.

Par ailleurs, dans le cadre de la loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXIe siècle, l'ANTAI a désormais pour mission de traiter les contraventions pour non-désignation des conducteurs par les personnes morales ainsi que les nouveaux délits forfaitisés. Ainsi, l'ANTAI met en œuvre la procédure de forfaitisation des délits pour trois infractions routières : conduite sans assurance, conduite sans permis ou avec un permis ne correspondant pas à la catégorie du véhicule, depuis novembre 2018, ainsi que pour l'usage illicite de stupéfiants depuis juin 2020.

Présentation des crédits par programme

PROGRAMME

P107 – Administration pénitentiaire

Mission : Justice
Responsable du programme : Pascal COURTADE, Directeur général de l'administration pénitentiaire

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
107 – Administration pénitentiaire						

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 107 « administration pénitentiaire » est l'un des six programmes de la mission Justice.
Sous l'autorité du garde des Sceaux, ministre de la Justice, et avec le concours des autres services de l'État, des collectivités territoriales, des associations et d'autres personnes publiques ou privées, la direction générale de l'administration pénitentiaire (DGAP) assure le service public pénitentiaire. À ce titre, elle participe à l'exécution des décisions pénales, elle contribue à l'insertion ou à la réinsertion des personnes qui lui sont confiées par l'autorité judiciaire, à la prévention de la récidive et à la sécurité publique dans le respect des intérêts de la société, des droits des victimes et des droits des personnes détenues.

Héritière de la direction de l'administration pénitentiaire (DAP), placée sous l'autorité du garde des Sceaux depuis 1911, la DGAP, créée le 1er février 2026, est la première direction générale du ministère de la Justice.

En 2026, son budget annuel s'élève à 5,5 Md€, dont près de 1,9 Md€ de crédits hors dépenses de personnel regroupé au sein du programme 107. Au 1er janvier 2026, la DGAP compte 44 769 agents.

Outre l'administration centrale, 185 établissements pénitentiaires et 103 services pénitentiaires d'insertion et de probation (SPIP) constituent les services déconcentrés de la direction générale, répartis en dix directions interrégionales. Elle compte également deux services à compétence nationale : le Service national du renseignement pénitentiaire (SNRP) et l'Agence du travail d'intérêt général et de l'insertion professionnelle (ATIGIP), ainsi qu'un opérateur rattaché au programme, l'École nationale d'administration pénitentiaire (ENAP) dont la mission est d'assurer la formation initiale et continue des personnels.

Au 1er janvier 2026, l'administration pénitentiaire a en charge 277 530 personnes, dont 173 541 en milieu ouvert et 103 989 sous écrou (86 140 personnes détenues et 17 849 écroués sous placement ou surveillance électronique).
La DGAP a la responsabilité d'un nombre important de bâtiments répartis sur l'ensemble du territoire : établissements pénitentiaires, sièges des directions interrégionales des services pénitentiaires (DISP) mais aussi des structures destinées à l'insertion et à la probation (SPIP) et à la formation des personnels (ENAP).
Les investissements immobiliers figurent sur l'action 1 du programme intitulée « Garde et contrôle des personnes placées sous main de justice ».

ÉVALUATION DES CREDITS CONSACRES À LA POLITIQUE DE DE SECURITE ROUTIERE

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

PROGRAMME

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

Mission : Travail, emploi et administration des ministères sociaux
Responsable du programme : Pierre RAMAIN, Directeur général du travail

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
111 – Amélioration de la qualité de l'emploi et des relations du travail						

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

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

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

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

Il participe également aux initiatives conduites par le comité interministériel de sécurité routière (CISR), dont le dernier s'est réuni le 20 mars 2024.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

PROGRAMME

P140 – Enseignement scolaire public du premier degré

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

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
140 – Enseignement scolaire public du premier degré	75 106 879	75 106 879	74 939 536	74 939 536	78 224 232	78 224 232

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

L'éducation à la sécurité routière (ESR) s'inscrit dans l'ensemble des enseignements disciplinaires de l'école et fait l'objet d'une attestation de première éducation à la route (APER). Les dispositifs mis en place par le MEN en faveur de la sécurité routière dans le 1er degré sont détaillés au sein de l'axe 1 « L'éducation routière à tous les âges ».

PROGRAMME

P141 – Enseignement scolaire public du second degré

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

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
141 – Enseignement scolaire public du second degré	71 998 871	71 998 871	71 867 292	71 867 292	74 401 170	74 401 170

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

Les attestations scolaires de sécurité routière de premier et de second niveaux (ASSR1 et ASSR2), l'attestation d'éducation à la route et l'attestation de sécurité routière sont obligatoires au collège. Les dispositifs mis en place par le MEN en faveur de la sécurité routière dans le 2d degré sont détaillés au sein de l'axe 1 « L'éducation routière à tous les âges ».

PROGRAMME

P152 – Gendarmerie nationale

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

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé de l'action	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
01 – Ordre et sécurité publics						
02 – Sécurité routière	849 347 572	849 347 572	834 536 133	834 536 133	878 640 946	878 640 946
03 – Missions de police judiciaire et concours à la justice						
04 – Commandement, ressources humaines et logistique	235 226 323	198 893 572	189 245 571	183 133 155	299 786 878	190 852 634
05 – Exercice des missions militaires						
Total	**1 084 573 895**	**1 048 241 144**	**1 023 781 704**	**1 017 669 288**	**1 178 427 824**	**1 069 493 580**

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 152 relève du ministère de l'intérieur. Il est placé sous la responsabilité du directeur général de la gendarmerie nationale.

Ce programme porte les moyens humains et financiers de la gendarmerie nationale.
L'action de la gendarmerie nationale a pour objet principal d'assurer la paix et la sécurité publique de manière permanente sur près de 96 % du territoire national, soit l'essentiel des axes routiers (plus de 900 000 km de voies).
Elle consacre ainsi près de 10 % de son activité totale à des missions de sécurité routière.
L'action n° 02 du programme 152 est dédiée à la sécurité routière. Cette action se structure autour des missions de lutte contre l'insécurité routière et de gestion des flux de circulation. L'objectif de renforcement de l'efficacité dans la lutte contre l'insécurité routière repose sur une utilisation optimale des moyens dédiés en fonction des comportements connus et prévisibles des usagers.
Pour atteindre cet objectif, la gendarmerie nationale mène en permanence des actions qui visent à prévenir, dissuader et réprimer les infractions les plus accidentogènes, liées notamment à la vitesse, à l'alcool et aux stupéfiants. Elle s'appuie sur ses compétences et son expertise, mais également sur son maillage territorial et sa mission de surveillance, de contrôle et de gestion des flux, ce qui se traduit par une présence importante sur le réseau autoroutier. Cette présence est renforcée sur le réseau secondaire, plus meurtrier.

ÉVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE DE SECURITE ROUTIERE

Les crédits dédiés à la politique transversale par le programme 152 correspondent à l'action 02 « Sécurité routière ».
La valorisation financière est réalisée en coûts moyens complets sur la base des effectifs agissant en faveur de la politique transversale. Ils sont obtenus à partir des dépenses de personnel définies par l'exécution 2025, la LFI 2026 et le PLF 2027.
Les ETPT correspondent principalement à :
- des effectifs des unités spécialisées de sécurité routière relevant des escadrons départementaux de contrôle des flux (EDCF).

PROGRAMME

P159 – Expertise, information géographique et météorologie

Mission : Écologie, développement et mobilité durables
Responsable du programme : Brice HUET, Commissaire général au développement durable

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé de l'action	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
10 – Gouvernance, évaluation, études et prospective en matière de développement durable						
11 – Etudes et expertise en matière de développement durable	13 600 000	13 600 000	13 900 000	13 900 000	13 000 000	13 000 000
12 – Information géographique et cartographique						
13 – Météorologie						
15 – Recherche dans le domaine des transports, de la construction et de l'aménagement	22 057 726	22 057 726	22 062 686	22 062 686	24 514 095	24 514 095
Total	**35 657 726**	**35 657 726**	**35 962 686**	**35 962 686**	**37 514 095**	**37 514 095**

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 159 « Expertise, information géographique et météorologie » porte les moyens financiers dédiés à des politiques publiques d'un haut niveau de technicité, essentiels aussi bien à l'action des ministères du pôle qu'à la société civile. A ce titre, il regroupe les subventions pour charges de service public des cinq opérateurs suivants : Centre d'études et d'expertise pour les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), Institut national de l'information géographique et forestière (IGN), Météo-France, l'Université Gustave Eiffel (UGE) et Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB).

Le programme a vu son périmètre évoluer en 2026 avec la prise en compte de l'Université Gustave Eiffel et le Centre scientifique et technique du bâtiment (CSTB). Il voit ainsi sa maquette modifiée par l'ajout d'une action 15 « Recherche dans le domaine des transports, de la construction et de l'aménagement », portant les crédits destinés au financement des activités de recherche du CSTB et au financement de la subvention pour charge de service public de l'Université Gustave Eiffel, crédits autrefois rattachés au programme 190 « Recherche dans le domaine de l'énergie, du développement et de la mobilité durables ». Ce mouvement s'inscrit dans un mouvement plus large de refonte du programme 190, recentré sur les thématiques énergétiques.

Les opérateurs portent sur des politiques transversales au service de la transition écologique, en s'appuyant fortement sur l'expertise scientifique et technique, et avec une forte dimension territoriale :

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

ÉVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE DE SECURITE ROUTIERE

Le programme 159 ne porte pas de crédits spécifiques destinés à la politique de sécurité routière, mais il contribue à cette politique transversale par le biais du CEREMA, partenaire de la délégation à la sécurité routière (DSR) et l'Université Gustave Eiffel :

- **concernant le CEREMA** : la nature et le détail des dépenses faites par le CEREMA sont présentés dans l'objectif 6 « Prévenir en améliorant la sécurité des infrastructures de transport » ;
- **concernant l'Université Gustave Eiffel** : les travaux de l'Université Gustave Eiffel abordent la mobilité de manière systémique, considérant les usagers, les véhicules, les infrastructures mais aussi les territoires dans lesquels cette mobilité se déploie et les acteurs qui la mettent en œuvre ou la régulent. Les activités relatives à la sécurité routière sont donc indissociables du reste des travaux.

Toutefois, si on cherche à estimer les coûts complets des composantes de recherche mobilisées sur les sujets de sécurité routière, ils représentent en 2026 27 % de la subvention pour charges de service public, soit 22 057 726 €, soit en légère baisse par rapport à 2025. La situation de l'accidentalité routière se situant toujours à plus de 3000 morts par an, l'UGE se mobilise afin de poursuivre ces travaux et prévoit d'appliquer en 2027 un taux de 30 % afin de renforcer les enjeux nouveaux liés aux nouveaux engins de mobilité et de continuer de traiter des problématiques toujours d'actualité telles que liées à l'alcool et aux stupéfiants.

Pour rappel, l'activité de recherche de l'Université Gustave Eiffel dans le domaine de la sécurité routière mobilise plus d'une douzaine de laboratoires de l'établissement rassemblés pour l'essentiel dans la fédération MOSAR (Mobilité Sécurité Routière) et peut se décliner comme suit :

- Des travaux concernant l'objectivation de la sécurité routière à travers la gestion et l'exploitation de nombreuses bases de données d'accidents ou de blessés,
- De nombreuses recherches portant sur

  - **les comportements des usagers** qui concernent à la fois les différents modes de déplacements (piétons, deux-roues, voiture…) et la diversité des usagers (milieu professionnel, effets de l'âge, du genre, de l'état de santé, etc.
  - **la sécurité et le confort des véhicules** autonomes ou pas et la mise en œuvre de systèmes de **protection des usagers** notamment les usagers vulnérables ;
  - l'évaluation du rôle de **l'infrastructure et l'environnement** dans l'accidentologie, et concernant l'impact de l'urbanisme et des aménagements, l'infrastructure pardonnante, l'état de la route, les routes électriques…
  - **la gestion du post accident** dont la prise en charge des victimes et les conséquences des accidents.
- De l'appui aux politiques publiques issu de ces recherches via des actions de transfert comme la participation à des comités de sécurité routière (comité des experts auprès de la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière, Comité National de Sécurité Routière, comité d'orientation de l'ONISR…), la représentation française dans des commissions règlementaires et normatives (telles que les normes sur les casques cyclistes ou les gilets airbags pour motocyclistes où l'UGE est le co-responsable), mais aussi des travaux sur l'évaluation des bénéfices sociétaux et économiques des actions de sécurité routière (évaluation des zones 30 km/h, évaluation des bénéfices si des systèmes de protection tels que les casques cyclistes ou les gilets airbags pour motocyclistes étaient rendus obligatoires…) ou l'élaboration de nouvelles méthodologies destinées aux collectivités (détection automatique des ralentisseurs non conformes, détection des zones à risques…)
- Des innovations comme la mise en place de dispositifs de sécurité nouveaux donnant lieu à dépôt de brevets : nouveaux dispositifs de sécurité routière pour les usagers vulnérables – casques, vêtements…
- La mise en œuvre de formations à la sécurité routière

Ces travaux se placent également dans une perspective à l'international avec une présence dans de nombreux réseaux et la création de Laboratoires Internationaux Associés.

PROGRAMME

P166 – Justice judiciaire

Mission : Justice
Responsable du programme : Jean Seither, Directeur des services judiciaires

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
166 – Justice judiciaire	176 995 568	176 995 568	164 829 927	164 829 927	180 495 263	180 495 263

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

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

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

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

Par exemple, ce ratio est de 2,30 en exécuté 2025 et 2,32 en prévision 2026-2027 pour le parquet, le siège des tribunaux judiciaires et la cour d'appel. Il ne prend pas en compte les agents des conseils des prud'hommes et des services administratifs régionaux qui ne traitent pas du contentieux routier.

Pour 2025, 2 519 magistrats et fonctionnaires ont concouru à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière. En 2026, les moyens en personnel actualisés au 1er juillet sont stables à 2 512 ETPT contre 2 403 ETPT prévus en LFI. Au PLF 2027, la prévision s'établit à 2 628 ETPT.

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

En ce qui concerne les dépenses hors titre 2, elles comprennent les dépenses permettant d'assurer le fonctionnement du tribunal (fonctionnement courant et dépenses immobilières de l'occupant).La part des dépenses de fonctionnement courant concourant à la politique de sécurité routière est calculée au regard des effectifs affectés à cette politique, auxquels est appliqué le ratio moyen national des juridictions pour ces dépenses. Au global, il est constaté une prévision de dépenses en LFI 2026 en baisse de -7 % comparée à 2025, portée notamment par des effectifs moindres (-5 %), un recul du coût moyen d'un greffier (-3 %) et des dépenses de fonctionnement en diminution (-2 %).

En 2027, les crédits consacrés à la politique transversale s'alignent sur le budget exécuté en 2025 et atteignent 180,5 M€, soit une évolution de +10 % par rapport à la LFI 2026.

PROGRAMME

P174 – Énergie, climat et après-mines

Mission : Écologie, développement et mobilité durables
Responsable du programme : Cédric BOURILLET, Directeur général de l'énergie et du climat

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
174 – Énergie, climat et après-mines	5 936 042	4 508 646	9 629 550	8 958 600	10 395 000	10 695 000

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

ÉVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE DE SECURITE ROUTIERE

Volet Études véhicules
Le ministère finance les études et recherches réalisées par l'Union technique de l'automobile et du cycle (UTAC) et par différents laboratoires d'essais, dans les domaines de la sécurité des véhicules et de leurs équipements, des émissions de gaz polluants, des émissions de gaz à effet de serre et de l'efficacité énergétique des véhicules. Ces travaux sont indispensables au ministère pour satisfaire aux obligations communautaires et participer à l'évolution des réglementations nationale, européenne et internationale.

Volet surveillance des marchés des véhicules et des moteurs
La surveillance du marché des véhicules est pilotée par un service à compétence nationale, le Service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs (SSMVM), rattaché à la DGEC et dont la mission est de procéder aux contrôles nécessaires pour vérifier la conformité des véhicules à moteur (sécurité active, sécurité passive et pollution) avec les réglementations nationales et européennes.
Le service de surveillance du marché des véhicules et des moteurs (SSMVM) définit annuellement un plan de contrôle et est chargé de recevoir et d'instruire les plaintes. Il pilote les opérations de prélèvements des véhicules ainsi que leurs essais de conformité. Il propose des mesures et des sanctions administratives et pénales en tant que de besoin.

Volet location de centres techniques

La location des centres de contrôles techniques est indispensable pour réaliser les opérations de réceptions de véhicules qui sont réalisées dans des installations privées dans le cadre de conventions. Le nombre de réceptions réalisées chaque année, qui dépend directement des demandes des particuliers et des professionnels, est désormais de l'ordre de 26 000 par an. Cette dépense permet de continuer d'assurer dans des conditions satisfaisantes le service public que constituent les réceptions de véhicules, sans entraîner des délais excessifs pour les professionnels et les particuliers.

PROGRAMME

P176 – Police nationale

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

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
176 – Police nationale	525 564 088	522 816 582	618 280 206	594 540 344	619 369 765	601 452 502

PRESENTATION DU PROGRAMME

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

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

- la police administrative de la route et les missions de police judiciaire liées à la répression des infractions et au traitement des accidents routiers ;
- les actions de communication et d'information à destination des usagers de la route et des futurs conducteurs (sensibilisation dans les écoles notamment). Elle mobilise à titre principal les effectifs de la sécurité publique, les unités autoroutières et les unités motocyclistes spécialisées de la direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (CRS), les services de la préfecture de police de Paris et une partie des effectifs des directions territoriales. Elle se traduit par :
    - la prévention et l'information routière, qui porte sur les actions d'information routière auprès du public (établissements scolaires, entreprises propriétaires de flottes) et les campagnes de prévention sur les dangers de la route et de sensibilisation des usagers (quinzaines de la sécurité routière, notamment en Île-de-France, présence aux forums et salons). Ces actions ont pour finalité d'améliorer le civisme routier et le respect des règles ;
    - la surveillance, le contrôle et la régulation, qui concernent les interventions consécutives à des accidents de la route et les contrôles routiers (vitesse, alcoolémie, conduite sous l'emprise de stupéfiants, port de la ceinture, téléphones portables).

ÉVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

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

PROGRAMME

P182 – Protection judiciaire de la jeunesse

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

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
182 – Protection judiciaire de la jeunesse	4 960 518	4 960 518	5 754 163	5 754 163	5 757 187	5 757 187

PRESENTATION DU PROGRAMME

La direction de la protection judiciaire de la jeunesse (DPJJ) est chargée au sein du ministère de la Justice de l'ensemble des questions intéressant la justice des mineurs[1] et de la concertation avec les acteurs de la justice et les institutions partenaires. En lien avec les autres directions compétentes, elle en conçoit les normes et les cadres d'organisation. En outre, elle anime et contrôle l'action du ministère public en matière de protection de l'enfance.

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

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

La DPJJ dispose de 555 établissements, services et lieux de vie et d'accueil, ayant mis en œuvre au moins une mesure au profit des mineurs de la PJJ au 1er semestre 2026 :

- 223 en gestion directe relevant du secteur public (SP) ;
- 332 habilités par l'État (dont 236 financés exclusivement par l'État), relevant du secteur associatif (SAH).

La DPJJ se donne pour ambition de garantir la continuité du parcours éducatif de chaque jeune pris en charge[2], en renforçant l'individualisation de son projet et de sa prise en charge au regard de ses besoins évalués et identifiés avec la nécessaire adaptabilité des organisations mises en place par les structures éducatives.

Elle positionne le service intervenant dans l'environnement naturel du mineur (service de milieu ouvert) comme garant de la cohérence de l'intervention éducative et affirme le nécessaire travail d'articulation entre les différents intervenants au bénéfice des jeunes confiés. En outre, la DPJJ affirme l'importance d'une gouvernance rénovée et à ce titre confirme la place et le rôle des directions interrégionales (DIR) et territoriales (DT) dans le pilotage et la participation aux politiques transversales en faveur de la jeunesse dans les champs judiciaire, social ou éducatif[3].

ÉVALUATION DES CREDITS PROGRAMMES À LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

Sont valorisés ci-dessus les crédits du programme 182 pris en compte dans le document de politique transversale sécurité routière :

- Les crédits de personnels correspondant à l'action éducative des personnels de la protection judiciaire de la jeunesse dans leur accompagnement au quotidien des mineurs sous-main de justice. En 2025, l'ensemble de ces activités a mobilisé l'équivalent de 68,4 équivalents temps plein annuel travaillé (ETPT) ;

- Les dépenses hors titre 2 correspondant au montant des subventions versées à des associations agissant en partenariat avec la DPJJ pour des actions de prévention menées en direction des mineurs. Il s'agit de dépenses d'intervention (titre 6), elles s'élèvent en 2025 à 213 609 €.

[1] Tant en ce qui concerne les mineurs délinquants (avec l'entrée en vigueur le 30 septembre 2021, du Code de justice pénale des mineurs, qui reprend les grands principes de l'ordonnance de 1945 et favorise l'efficacité des prises en charge au travers d'une refonte de la procédure pénale) que les mineurs en danger (articles 375 et suivants du code civil, articles L226-1 et suivants du Code de l'action sociale et des familles).
[2] Note d'orientation du 30 septembre 2014 complétée par les notes la déclinant.
[3] Note du 22 septembre 2016 dite note « organisation territoriale ».

PROGRAMME

P203 – Infrastructures et services de transports

Mission : Écologie, développement et mobilité durables
Responsable du programme : Rodolphe GINTZ, Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
203 – Infrastructures et services de transports	1 096 020 315	1 069 176 723	1 074 904 402	1 050 904 402	1 182 302 822	1 111 902 822

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 203 (P203) « Infrastructures et services de transports » finance les actions engagées en faveur de la politique des transports terrestres de l'État : les transports ferroviaires, routiers, fluviaux et les infrastructures portuaires. Une partie mineure du soutien de l'État au transport aérien relève également de son périmètre (infrastructures aéroportuaires et lignes d'aménagement du territoire). Le reste du financement du transport aérien relève de la mission « Contrôle et exploitation aériens ». Le transport maritime relève du programme 205 « Mer, pêche et aquaculture ».

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

La nomenclature du P203 a été révisée dans le cadre du projet de loi de finances pour 2027. La présentation de ce DPT 2027 reprend donc cette nouvelle nomenclature.

Les crédits de sécurité routière présentés pour le P203 relèvent :

- de l'action 04 « Routes : entretien » qui finance l'entretien du réseau routier national non concédé. Elle comprend les sous-actions : 04-01 « Routes : régénération » et 04-02 « Routes : entretien » ;

- de la sous-action 05-02 « Soutien et contrôle du transport routier », pour sa partie contrôle, de l'action 05 « Transport routier », au titre des dépenses relatives à l'activité des contrôleurs des transports terrestres pour la route.

ÉVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE DE SECURITE ROUTIERE

Action 04 « Routes : entretien »

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

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

Action 05 « Transport routier », sous-action 05-02 « Soutien et contrôle du transport routier »

La sous-action 05-02 du P203 participe également à cet objectif de sécurité routière en mettant en œuvre une politique de contrôle des différentes réglementations applicables au transport routier de marchandises et de voyageurs sur l'ensemble du réseau routier. La partie contrôle de cette sous-action comprend :

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

PROGRAMME

P204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins

Mission : Santé
Responsable du programme : Grégory EMERY, Directeur général de la santé

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
204 – Prévention, sécurité sanitaire et offre de soins						

La direction générale de la santé n'est pas en mesure d'isoler le coût de sa contribution à la mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

PRESENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

La contribution de la direction générale de la santé (DGS) à la politique de sécurité routière consiste essentiellement en une sensibilisation aux conséquences sanitaires et sociales des usages à risque et des troubles addictifs liés à ces substances psychoactives (alcool, substances illicites et mésusage de substances licites). Cette politique axée sur l'information et la prévention vise à entraîner une diminution des conduites à risque et des addictions liées aux produits concernés.

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

ÉVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE DE SECURITE ROUTIERE

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

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

PROGRAMME

P207 – Sécurité et éducation routières

Mission : Sécurités
Responsable du programme : Estelle BALIT, Déléguée à la sécurité routière

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
207 – Sécurité et éducation routières	64 991 327	60 134 752	78 622 634	77 115 152	78 622 634	77 115 152

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

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

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

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

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

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

PROGRAMME

P214 – Conduite et soutien des politiques de l'enseignement, de la recherche, de la jeunesse, de la vie associative et des sports

Mission : Enseignement scolaire
Responsable du programme : Mélanie JODER, Secrétaire générale

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
214 – Conduite et soutien des politiques de l'enseignement, de la recherche, de la jeunesse, de la vie associative et des sports						

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 214 « Conduite et soutien des politiques de l'enseignement, de la recherche, de la jeunesse, de la vie associative et des sports » relève du ministère de l'Éducation nationale et est placé sous la responsabilité du secrétaire général. Il regroupe les moyens transversaux bénéficiant à l'ensemble des programmes des missions interministérielles « Enseignement scolaire », « Recherche et enseignement supérieur » et de la mission « Sport, jeunesse et vie associative ».

La mise en œuvre repose sur des actions d'éducation à la sécurité routière à destination des élèves des établissements scolaires nécessitant l'intervention de personnels des services centraux et déconcentrés (rectorats et directions des services départementaux de l'Éducation nationale) dont les traitements relèvent du programme 214.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le programme 214 contribue à la mise en œuvre de l'éducation à la sécurité routière (ESR), à travers le Centre national d'enseignement à distance (CNED), qui assure la maîtrise d'ouvrage et la maintenance de la plateforme de préparation aux attestations de sécurité routière.
Les dispositifs mis en place par le ministère de l'Éducation nationale en faveur de la sécurité routière sont détaillés au sein de l'axe 1 « L'éducation routière à tous les âges ».

PROGRAMME

P216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur

Mission : Administration générale et territoriale de l'État
Responsable du programme : Etienne STOSKOPF, Secrétaire général du ministère de l'Intérieur

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
216 – Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur	140 790 236	142 149 920	136 011 969	136 932 280	137 863 891	137 863 891

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 216 « Conduite et pilotage des politiques de l'intérieur », dont le secrétaire général du ministère de l'Intérieur est responsable, porte les fonctions de pilotage du ministère de l'Intérieur et des Outre-mer (MIOM) au travers des activités d'état-major, d'expertise, de conseil et de contrôle qu'il assure. Il veille à la cohérence du soutien apporté par les fonctions support à dimension transversale exercées par le secrétariat général, assurant une gestion mutualisée de différentes prestations au profit des directions et services de l'ensemble du ministère. Il regroupe l'ensemble des crédits relatifs aux affaires juridiques et contentieuses du ministère, ceux du fonds interministériel de prévention de la délinquance (FIPD) et, depuis le 1er janvier 2020, les crédits de fonctionnement des secrétariats généraux pour l'administration du ministère de l'Intérieur (SGAMI), hors Île-de-France. Enfin, depuis le 1er janvier 2024, il porte les crédits de deux directions nouvellement créées conformément aux orientations figurant dans la loi d'orientation et de programmation du ministère de l'Intérieur (LOPMI) du 24 janvier 2023 : la

direction de la transformation numérique (DTNUM) et la direction des entreprises et partenariats de sécurité et des armes (DEPSA).

ÉVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE DE SECURITE ROUTIERE

A. Ressources humaines

Les dépenses indiquées dans le tableau ci-dessus sont financées principalement par des crédits liés à la rémunération des personnels de la sécurité et de l'éducation routières. S'agissant des dépenses de titre 2 :

- Sur l'action 01 « État-major et services centraux » sont imputés les ETPT de la DLPAJ et de la DRH qui contribuent à la politique de la sécurité routière. Les dépenses T2 inscrites correspondent à la masse salariale des agents.
- Sur l'action 09 « Sécurité et éducation routières » sont inscrits en LFI 2026, les ETPT et la masse salariale correspondante à hauteur de 2 084,83 ETPT.

B. Immobilier

Les crédits immobiliers sont constitués de dépenses HT2 relatives au site Garance, au prorata de la surface occupée par la direction de la sécurité routière (DSR). Ils servent à couvrir les postes suivants : maintenance, gardiennage, nettoyage, travaux d'aménagement et d'entretien, fluides, loyer, dépenses liées à la tranche fonctionnelle relative à la sureté du site ainsi que les impôts et taxes afférents à ce bâtiment. Ces dépenses sont relativement stables sur la période considérée. En 2025, la quote-part de la Sécurité routière s'élevait à 416 536 € en AE et de 1 780 688 € en CP. Pour l'année 2026, la programmation s'élève à 484 626 € en AE et 1 489 453 € en CP. Pour 2027 il est prévu 821 120 € en AE et 1 912 285 € en CP.

C. Recrutement, promotion professionnelle et formation

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

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

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

Jusqu'en 2025, l'intégralité de la préparation des concours et examens était réalisée à l'INSERR (Institut national de la sécurité routière et de la recherche) dans le cadre d'un marché public.

Dans le cadre de l'internalisation progressive des actions de préparations aux concours, une dynamique a été initiée et a concernée en 2025, la préparation des candidats au concours d'IPCSR3.

D. Action sociale

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

Les dépenses de T2 (42 k€) sont relatives aux prestations sociales (au prorata des effectifs gérés par la DRH). Les prestations concernent notamment l'allocation parent d'enfant handicapé, la prestation interministérielle relative aux séjours, et les secours.

Les dépenses Hors Titre 2 (917 k€) correspondent principalement aux dépenses d'action sociale (au prorata des effectifs gérés par la DRH), et s'inscrivent dans le cadre des différentes politiques sociales (médecine de prévention, restauration, arbre de Noël…).

PROGRAMME

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

Mission : Écologie, développement et mobilité durables
Responsable du programme : Alexis VUILLEMIN, Secrétaire général du ministère de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, du ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, du ministère des transports et du ministère de la ville et du logement

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	541 760 907	541 760 907	555 551 352	555 551 352	550 475 864	558 475 864

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables » est le programme support de la mise en œuvre des politiques publiques du pôle ministériel regroupant le ministère de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, le ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, le ministère des transports et le ministère de la ville et du logement.

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

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

ÉVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE DE SECURITE ROUTIERE

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

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

• 100 % des ETP mettant en œuvre les actions 203-01 « Routes-Développement » et 203-04 « Routes - Entretien » sont considérés comme étant au service de la sécurité routière ;
• 43 % des ETP mettant en œuvre l'action 203-05 « Transport Routier » sont considérés comme participant aux politiques de la sécurité routière.
Au total, cela représente 85,15 % des agents rémunérés au titre de l'action 8 du programme 217.

S'agissant de l'action 217-23 « Personnels œuvrant pour les politiques des programmes « Énergie, climat et après-mines », la totalité des effectifs mettant en œuvre la sous-action 174-05-02 « sécurité et émissions des véhicules » contribuent à la politique de sécurité routière. Au total, cela représente 41,8 % des agents rémunérés au titre de l'action 23 du programme 217.

PROGRAMME

P219 – Sport

Mission : Sport, jeunesse et vie associative
Responsable du programme : Jérôme FOURNIER, Directeur des sports

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
219 – Sport			20 000	20 000	30 000	30 000

PRESENTATION DU PROGRAMME

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

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

ÉVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE SECURITE ROUTIERE

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

Le SRAV vise à promouvoir l'adoption, par les élèves, des bons comportements sur la route. L'harmonisation et la consolidation des dispositifs existants contribuent à développer l'autonomie à vélo pour l'entrée au collège. Le deuxième plan vélo a été annoncé pour la période 2023-2027 avec pour objectif de former l'entièreté d'une classe d'âge au SRAV, soit 850 000 enfants par an.

En 2025, les engagements financiers, outre les moyens alloués aux fédérations sportives sur cette mesure par l'Agence nationale du sport (voir infra), sont nuls.

Pour 2026, les dépenses programmées représentent respectivement 20 000 €.

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

Le montant des crédits consacrés à cette politique a été complété entre 2022 et 2025 par un financement dans le cadre d'un contrat d'économie d'énergie (CEE), Génération Vélo, d'un montant de 18 millions d'euros. Ces crédits viennent en complément des actions financées par l'Agence nationale du sport dans le cadre des projets sportifs fédéraux, et des projets sportifs territoriaux pour lesquels des actions Savoir Rouler à Vélo sont éligibles depuis 2022.

Ils ont permis de former 264 361 enfants au SRAV en 2025.

En 2026 et compte-tenu de la fin du CEE, l'objectif est de former autant d'enfants qu'en 2025, soit 264 361 ; 163 850 l'ont déjà été au cours du 1er semestre 2026.

A titre indicatif, le tableau ci-dessous présente les crédits exécutés en 2025 au titre du SRAV par l'Agence nationale du sport :

Type de projet	Nombre d'actions	Montant accordé
Projets Sportifs Fédéraux	513	662 691 €
Projets Sportifs Territoriaux	508	2 778 828 €
Total général	**1 021**	**3 441 519 €**

PROGRAMME

P354 – Administration territoriale de l'État

Mission : Administration générale et territoriale de l'État
Responsable du programme : Étienne STOSKOPF, Secrétaire général du ministère de l'Intérieur

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
354 – Administration territoriale de l'État	91 133 012	89 343 052	90 815 290	89 724 058	96 240 523	90 897 837

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le ministère de l'intérieur est chargé des missions relatives à la sécurité et aux libertés publiques ainsi qu'au bon fonctionnement des institutions locales et de la vie démocratique. Par la permanence de son fonctionnement, son maillage territorial, et sa dimension interministérielle, le réseau préfectoral assure la présence de l'État sur le territoire.

Depuis le 1er janvier 2020, le programme 354 regroupe :

- d'une part, les crédits de masse salariale et les emplois du réseau des préfectures et des sous-préfectures (y compris les membres du corps préfectoral en affectation territoriale), les personnels affectés au sein des SGAR (y compris les emplois DATE), les emplois des secrétariats généraux communs départementaux (SGCD) ainsi que les emplois des directeurs des directions départementales interministérielles et les crédits afférents ;
- d'autre part, les crédits de fonctionnement et d'investissement du réseau des préfectures, des sous-préfectures, des SGAR, des DDI et des DR sous l'autorité des préfets en France métropolitaine et dans les départements, régions, collectivités uniques d'outre-mer, les hauts commissariats et les administrations supérieures.

Le programme 354 « Administration territoriale de l'État » participe également au financement du service du permis de conduire en dédiant une partie des effectifs des préfectures à la gestion de ce titre.

L'instruction des dossiers de droits à conduire est effectuée dans un des 23 centres d'expertise et de ressources titres (CERT) dédiés aux droits à conduire (19 CERT en métropole, 3 en Outre-mer, 1 à la Préfecture de police de Paris qui ne relève pas du programme 354). La fabrication des titres relève de la compétence de l'ANTS qui a en charge le contrôle de la production et de la sécurisation des titres effectuées par l'Imprimerie nationale. Les missions de proximité restent assurées par chaque préfecture.

Le programme 354 porte également les crédits de fonctionnement courant ainsi que les crédits immobiliers des personnels de la sécurité routière en poste dans les services déconcentrés.

ÉVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE DE SECURITE ROUTIERE

Pour le titre 2, le programme 354 concourt à la politique de sécurité routière au travers des actions suivantes :

- L'action 1 « Coordination de la sécurité des personnes et des biens » à travers les fonctions de coordination et de pilotage du préfet dans le domaine de la sécurité des personnes et des biens ;
- L'action 2 « Réglementation générale, garantie de l'identité et de la nationalité, délivrance de titres » dans le cadre de l'instruction des droits à conduire.

Pour ces deux actions, les crédits indiqués correspondent à la quote-part moyenne que les préfectures consacrent à la politique de sécurité routière. Celle-ci est calculée sur la base d'un coût moyen de fonctionnement et de structure par agent et de l'intégration des frais de représentation du corps préfectoral, au prorata du temps qu'ils consacrent à la politique de sécurité routière.

Pour les crédits hors titre 2, le programme 354 contribue à la politique de sécurité routière au travers des actions suivantes :

- l'action 5 « Fonctionnement courant de l'administration territoriale » regroupe les crédits de fonctionnement des IPCSR et des DPCSR ;
- l'action 6 « Dépenses immobilières de l'administration territoriale » porte la part des dépenses immobilières (investissement, entretien courant et lourd, loyers et charges immobilières) en rapport avec les effectifs participant à la politique de sécurité routière en préfectures, directions régionales et DDI.

L'évaluation des crédits consacrés à la politique de sécurité routière est calculée au prorata des effectifs exerçant des missions de « sécurité routière » au sein du total des effectifs soutenus par le programme 354.

PROGRAMME

P751 – Structures et dispositifs de sécurité routière

Mission : Contrôle de la circulation et du stationnement routiers
Responsable du programme : Estelle Balit, Déléguée à la sécurité routière

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
751 – Structures et dispositifs de sécurité routière	331 725 856	330 642 669	344 340 107	344 340 107	303 540 107	303 540 107

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière » relève du ministère de l'Intérieur. Il est placé sous la responsabilité de la déléguée à la sécurité routière.

Ce programme a pour finalité la lutte contre l'insécurité routière afin de réduire le nombre de personnes tuées ou blessées sur les routes en France. Il couvre l'action et les moyens mis en œuvre par l'État dans le cadre du système de contrôle automatisé, à l'exception des moyens humains nécessaires à la mise en œuvre des dispositifs mobiles et des moyens humains de l'État alloués au traitement automatisé des infractions.

Le programme est financé par une fraction du produit des amendes forfaitaires dressées dans le cadre du contrôle automatisé.

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 751 est mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

PROGRAMME

P753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers

Mission : Contrôle de la circulation et du stationnement routiers
Responsable du programme : Estelle BALIT, Déléguée à la sécurité routière

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
753 – Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers	26 180 665	26 180 665	26 180 665	26 180 665	26 180 665	26 180 665

PRÉSENTATION DU PROGRAMME

Le programme 753 « Contrôle et modernisation de la politique de la circulation et du stationnement routiers » relève du ministère de l'Intérieur. Il est placé sous la responsabilité de la déléguée à la sécurité routière.

Ce programme est dédié au développement du procès-verbal électronique (PVé). Il participe ainsi à la modernisation de la chaîne de traitement des infractions aux règles de stationnement. Il est financé par une partie des recettes des amendes forfaitaires hors contrôle automatisé et des amendes forfaitaires majorées versées à la seconde section du compte d'affectation spéciale « Contrôle de la circulation et du stationnement routiers ».

ÉVALUATION DES CRÉDITS CONSACRÉS À LA POLITIQUE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'intégralité des crédits du programme 753 est mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière sous la forme d'une subvention pour charges de service public versée à l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

PROGRAMME

P754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières

Mission : Contrôle de la circulation et du stationnement routiers
Responsable du programme : Marie GAUTIER-MELLERAY, Directrice générale des collectivités locales

	Exécution 2025		LFI + LFRs 2026		PLF 2027	
Numéro et intitulé du programme	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
754 – Contribution à l'équipement des collectivités territoriales pour l'amélioration des transports en commun, de la sécurité et de la circulation routières	780 644 755	778 345 458	806 735 047	806 735 047	836 914 974	836 914 974

PRESENTATION DU PROGRAMME

Le programme 754 est placé sous la responsabilité de la directrice générale des collectivités locales.

Ce programme permet le reversement d'une partie des recettes encaissées par l'État, au titre des amendes de police relatives à la circulation routière, aux collectivités territoriales, afin de lutter contre l'insécurité routière et d'améliorer les conditions de circulation.

En cofinançant des projets innovants liés aux infrastructures routières et aux modes de transport portés par un grand nombre de collectivités territoriales, le programme 754 contribue au déploiement d'une politique efficiente en matière de sécurité routière. Les communes, établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre et départements sont libres de choisir les opérations à financer, parmi les catégories d'opération éligibles, en fonction des besoins prioritaires qu'ils identifient au plan local.

ÉVALUATION DES CREDITS CONSACRES A LA POLITIQUE DE DE SECURITE ROUTIERE

L'intégralité des crédits du programme 754 est mobilisée en faveur de la politique de sécurité routière.

En effet, les opérations éligibles au financement par le P754 portent sur les aménagements et équipements améliorant la sécurité des usagers et l'accès aux réseaux de transport en commun, les équipements assurant l'information des usagers et l'évaluation du trafic, les aménagements en faveur de la circulation routière de type aménagement de carrefours, de signalisation, ou encore les aménagements portant création et sécurisation d'itinéraires cyclables ou piétons. L'intégralité de ces opérations participe à l'objectif global de lutte contre l'insécurité routière.

Le montant des crédits pour le PLF 2027 n'étant pas connu à la date de rédaction de ce document, le montant 2026 est reconduit par convention.

Annexes

Programme d'études et de recherche

L'OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTERIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) est un organisme placé auprès de la Déléguée interministérielle à la sécurité routière. Il bénéficie d'une indépendance professionnelle qui assure l'impartialité et l'objectivité des données qu'il collecte, conformément aux exigences de l'Autorité de la statistique publique.
L'ONISR est dirigé par la Secrétaire générale assistée d'une adjointe. Il comprend le bureau de la production statistique ainsi que le bureau du pilotage et de la valorisation des études, de la recherche et des évaluations.

Au titre de sa compétence statistique, l'ONISR :
• anime le réseau des observatoires locaux de sécurité routière, ainsi que des services déconcentrés de l'État chargés du suivi de l'activité des forces de l'ordre en matière de sécurité routière et de l'analyse des remontées rapides « accidents » ;
• assure la maîtrise d'ouvrage du système d'information relatif aux accidents et aux infractions au code de la route et son interfaçage avec d'autres systèmes d'information ;
• garantit la qualité de l'ensemble de la chaîne de remontée et d'analyse des accidents et des infractions au code de la route ;
• collecte, met en forme, interprète et diffuse les données et analyses de l'accidentalité routière et des comportements en circulation ;
• produit des bulletins périodiques et bilans annuels de l'accidentalité routière et des comportements en circulation, notamment à travers les infractions et leur impact sur le permis à points.

Au titre de sa compétence de pilotage des études, de la recherche et des évaluations en matière de sécurité routière, l'ONISR :
• oriente la recherche et pilote les études d'accidentalité routière et des comportements en circulation ;
• coordonne l'évaluation des mesures de sécurité routière en lien avec les services de la délégation à la sécurité routière ;
• coordonne les études et enquêtes réalisées ou commanditées par les services déconcentrés de l'État en matière de sécurité routière ;
• valorise les résultats des études, projets de recherche et évaluations ;
• représente la France au sein des réseaux européens et internationaux s'intéressant à la connaissance de l'accidentalité routière et des comportements en circulation.

Le Programme de recherche de la Délégation à la sécurité routière

Pour répondre aux nouveaux enjeux de sécurité routière, la Délégation à la sécurité routière a redéfini sa stratégie en matière de recherches et d'études autour de 6 axes prioritaires pour 2023-2027. Ces 6 axes ont été définis pour tenir compte des mutations des comportements, des évolutions démographiques ou technologiques, ou encore des nouveaux besoins mis en exergue par la crise sanitaire (ils ont évolué par rapport aux 7 thématiques prioritaires visées pour la période 2018-2022). Les 6 axes prioritaires sont les suivants :
• les facteurs d'accidents ;
• les usagers de la route (comprenant un volet sur les personnes en sur-risque d'être victimes ou responsables d'accidents, et un volet sur la santé des conducteurs et des autres usagers de la route) ;
• les victimes (avec un volet sur les blessés graves, un sur les usagers vulnérables, et un sur l'onde de choc) ;
• l'éducation et la formation tout au long de la vie ;
• les évolutions du véhicule (axé sur le véhicule à délégation de conduite partielle ou totale, les aides à la conduite, les véhicules innovants, les mobilités douces, et les deux-roues motorisés) ;
• les spécificités territoriales.

La Délégation à la sécurité routière publie ainsi, chaque année, un appel à projets qui s'adresse à toutes les communautés scientifiques et à tous les acteurs impliqués dans la recherche en matière de sécurité routière.
Les études et recherches retenues à l'issue de cet appel à projets sont soutenues par le programme 207 « Sécurité et éducation routières » et le programme 751 « Structures et dispositifs de sécurité routière ».

Dans le cadre de son appel à projets d'études et de recherches adressé à toutes les communautés scientifiques et à tous les acteurs impliqués dans la recherche en matière de sécurité routière, les études listées ci-dessous ont été soutenues par la Délégation à la sécurité routière et sont toujours en cours en 2026.

*** Études relatives au véhicule automatisé**

FOCUS : ADASAFE (2023-2026)

Étude de la compréhension et de l'usage qu'ont les conducteurs des ADAS
Ce projet cherche à obtenir évaluer de manière approfondie la compréhension et l'usage de ces dispositifs. Il permettra de caractériser les usages et mésusages en situation réelle, et d'identifier les éléments structurants de l'apprentissage et de l'appropriation de ces systèmes. L'objectif est d'identifier les différents profils (types) d'utilisateurs et d'évaluer les risques associés à ces différents profils. In fine, ce projet permettra de reconnaître les impacts sur la sécurité, tant positifs que négatifs
• SR-VI Usagers – Favoriser la sécurité routière avec les véhicules intelligents : vers une meilleure prise en compte des autres usagers : observer et comprendre les adaptations comportementales des usagers de la route dans leurs interactions avec les véhicules à délégation de conduite (2022-2026) ;
• Impact des règlementations GSR1, GSR2 et Euro NCAP sur l'évolution de l'accidentologie Française des poids lourds : vérifier l'adéquation entre les scénarios d'accidentologie réels et les systèmes sous homologations GSR1 applicable depuis 2014 sur les PL ; déduire l'impact statistique du GSR2 sur les cas d'accidents étudiés ; mesurer l'impact au fil des années (2023-2028) ;
• Nouveaux facteurs d'accidents liés aux systèmes ADAS et à leurs limites, faiblesses ou mauvais usages (2024-2026).
• WeatherSafe : Étude des impacts des conditions climatiques adverses sur les performances des capteurs véhicule en délégation de conduite (2025-2026) ;
• ADAS et Âges : Étude de l'adoption et de l'ergonomie des ADAS chez les personnes âgées (2025-2026) ;
• Road Driving : Robustesse de la délégation de conduite en cas de conditions routières complexes (2025-2028).

*** Études relatives aux personnes âgées**

• Génération : Effet générationnel et accidentalité : Mieux comprendre l'accidentalité à travers une approche âge/période/cohorte. Déterminer l'existence d'un effet génération dans les pratiques de mobilités, le rapport aux règles, les nouveaux aménagements et usages de l'espace public (2023-2026).

*** Études comprenant un volet évaluation**

• Ville 30 : Produire des éléments de connaissances sur l'impact de la « ville 30 » : bilan socio-économique lorsque la taille de l'agglomération le permet, évaluation plus qualitative dans les autres cas (2023-2026).

*** Études relatives aux facteurs de risque**

• Analyse des conséquences de l'Alcool et des Stupéfiants en Sécurité Routière : Mieux connaître les effets de l'alcool et des stupéfiants dans les accidents mortels de la route ainsi que le contenu éducatif des formations afférentes (2023-2025).

*** Études relatives aux usagers vulnérables**

FOCUS : SPICY-Flow (2025-2027)

Sécurité des PIétons et des CYclistes dans des contextes à fort flux (2025-2027). Cette étude cherche à étudier les effets des configurations d'aménagements cyclables sur la sécurité et le confort des cyclistes dans des contextes à fort flux.
- évaluer l'intérêt des différentes typologies d'aménagements cyclables à fort trafic sur la sécurité des usagers, en particulier des piétons ;

- définir les indicateurs pertinents (flux, configurations, etc.) pour leur implantation ;
- mesurer les effets de ces aménagements sur les comportements et leur acceptabilité, tant pratique que sociale ;
- contribuer à l'enrichissement de la doctrine technique nationale concernant la mise en œuvre des pistes cyclables à fort trafic.

• PRéViSIon - Plateforme de Réalité Virtuelle pour l'étude de la Sécurité des futures Interactions véhicule autonome – piétons (2022-2026) : analyse des interactions entre les piétons et les véhicules à délégation de conduite lors d'une action de traversée, au moyen de casques de réalité virtuelle ;

• ATUVVU – Analyse auTomatique des Usagers Vulnérables par Vidéo en milieu Urbain : développement d'une méthodologie de mise en œuvre d'un outil vidéo évaluant la sécurité des usagers vulnérables en milieu urbain (2022-2026) ;

• CHARMENT-vélo – La charge mentale est-elle un indicateur des zones d'accidents impliquant les vélos : Évaluer, en simulation de déplacement, la charge mentale des cyclistes en zones accidentogènes pour comprendre son rôle dans le déroulement de l'accident (2022-2026) ;

• IPIC : Interactions piéton-cycliste dans les espaces urbains partagés. Évaluer les prises de décisions et stratégies d'adaptation lors d'interactions piétons-cyclistes dans les espaces partagés (2024-2027) ;

• CycloSafe : Étude quantitative des risques auxquels sont soumis les cyclistes lors de leurs trajets quotidiens. Quantifier l'ensemble des dangers que subissent les cyclistes lors de leurs trajets, de manière à mieux cibler les actions pour l'amélioration de leur sécurité (2024-2027) ;

• SPEED : Sécurité des Piétons et Électrification des Engins de Déplacement (2025-2027). Ce projet vise à étudier la mobilité des piétons en zone urbaine partagée pour définir les scénarios probables et profils lésionnels spécifiques, les facteurs humains et mécanismes d'accidents, les comportements des usagers/véhicules concernés, la perception des piétons, et quantifier les risques dans les conditions des scénarios identifiés.

• CYCL-OPE : Du CYCListe au trottinettiste : OPErationnalisation de l'incitation des usagers vulnérables à porter leur équipement de sécurité (2023-2026).

***Études relatives aux questions sociales, territoriales, de genre**

FOCUS : GUADELOOP (2023-2026)

Analyse du dispositif global de sécurité routière en Guadeloupe et accompagnement des décideurs publics.

Cette étude vise à obtenir une vision systémique de la sécurité routière en Guadeloupe et à assurer un accompagnement opérationnel des acteurs du territoire, pour prendre en compte ces éléments afin d'améliorer le niveau de sécurité.

• SPOTE : Spécificités des populations et impact des territoires sur le devenir intrahospitalier des victimes d'accidents de la route pris en charge en soins critiques en France entre 2013 et 2027 (2023-2027) ;

• Sécurité routière aux Antilles : représentation sociale de la conduite et du rapport au risque de la mobilité motorisée chez les guadeloupéens et martiniquais. Cibler les rapports à la conduite, au risque et au sentiment d'invulnérabilité chez les populations étudiées. Identifier des leviers de changements de comportements (2024-2026) ;

• CORIST : Conformité aux Règles de sécurité routière selon l'Identité Socio-Territoriale : les représentations et la confiance comme leviers d'intervention (2024-2027) ;

• PARTAGE : Le partage du volant dans les couples : quels facteurs psychosociaux influencent le partage de la conduite chez les couples d'automobilistes ? (2024-2027)

• SEVIR : Genre, Sentiment de Vulnérabilité et Intentions de comportements à Risque (2025-2028) ; Analyser le sentiment de vulnérabilité comme facteur explicatif de la perception des risques et des intentions de comportements à risque, en questionnant l'effet du sexe et du genre chez les jeunes de 17 à 35 ans, selon le mode de déplacement (vélo vs automobile) et le type d'espace de déplacement (urbain vs périurbain et rural).

• ComPA : Comportement pendant les Premières Années suivant l'entrée dans la conduite (2025-2027).

• Réuvé : Cette étude vise à améliorer la prise en compte de la sécurité des usagers vulnérables dans l'organisation de la mobilité à La Réunion. Elle se base sur une analyse de l'accidentalité des usagers vulnérables, de la perception de leur sécurité, des infrastructures et de la gouvernance de la sécurité routière à La Réunion (2024-2027) ;

• Rézon Ki : Comprendre la mise en œuvre de la politique de sécurité routière en Guyane, en caractérisant les perceptions et les prises de risque des usagers et en analysant les conditions de survenance et les conséquences, notamment traumatologiques, des accidents de la route en Guyane (2025-2028).

*** Études relatives à la santé**

FOCUS : Prévalence NPS (2024-2026)

Prévalence des nouveaux produits de synthèse.

Cette étude vise à :

- identifier les cas positifs aux nouveaux produits de synthèse (NPS) et négatifs aux stupéfiants classiques.
- établir une surveillance scientifique sur l'émergence de nouvelles substances.
- harmoniser l'approche analytique de confirmation utilisée par les laboratoires

• EPICO : Épilepsie et conduite : compléter l'évaluation médicale de l'aptitude à la conduite par une évaluation plus objective sur simulateur de conduite pour les patients souffrant d'épilepsie (2022-2026) ;

• Apticonduite : Améliorer l'évaluation médicale en proposant d'étudier et de valider une méthode de détection des troubles d'exploration visuelle et autres troubles neuro-visuels sur simulateur de conduite (2023-2026) ;

• ESSC : Sécurité routière et santé : première étape d'exploration, d'une conduite dite sécuritaire, via une évaluation sur simulateur de conduite - Déterminer des seuils de référence prédictifs d'une conduite sécuritaire. Développer un système de référence facilitant la décision d'aptitude médicale à la conduite automobile via une évaluation sur simulateur de conduite (2023-2026) ;

• TARPON II : Conduire une analyse du risque d'accidents lié à la consommation de médicaments à partir de la base de données des urgences de Bordeaux. Compléter les fiches résumées du passage dans 15 services d'urgences pour en faire un système de surveillance et de recherche sur le traumatisme, en utilisant des algorithmes de traitement du langage naturel de type Transformer (2023-2026) ;

• SimuStroke : Capacités discriminantes du test sur route, du test sur simulateur de conduite et du bilan neuropsychologique à évaluer la capacité à reprendre la conduite automobile après un accident vasculaire cérébral (2024-2028) ;

• NO Driving : Effets de la consommation de Protoxyde d'Azote sur la gravité des blessures survenant dans un accident de la voie publique. Étude transversale multicentrique de type exposés / non exposés (2025-2029) ;

• ECPC : Étude comparative des performances à la conduite chez des adolescents avec troubles du spectre de l'autisme et des adolescents neurotypiques (2025-2026).

*** Études diverses**

• DIALOGUE : Identité et rapport à la règle des catégories d'usagers de la route - Évaluation de leviers visant la diminution des tensions inter-usagers, la conformité et l'adhésion aux règles de circulation (2022-2026) ;

• ERROLI : Exposition au Risque ROutier dans la Livraison Instantanée. Établir un profil sociodémographique des livreurs (statut de travail, conditions de travail, type de véhicule). Le risque d'accident pour ces travailleurs est estimé et comparé à celui de la population générale des 2RM et des cyclistes. (2024-2027) ;

• VITAVI : Véhicules Intermédiaires - Typologie, Analyse de la Vitesse et Interactions (2025-2028) ; apporter des réponses aux enjeux des véhicules intermédiaires, en se concentrant sur les vitesses pratiquées et les interactions avec les autres usagers de la route.

• SMoVe : Sécurité et Mobilité des Voiturettes (2025-2028). Connaissance des voiturettes, notamment sur les aspects de sécurité ainsi que des usagers et des usages.

LE CENTRE D'ÉTUDES ET D'EXPERTISE SUR LES RISQUES, L'ENVIRONNEMENT, LA MOBILITE ET L'AMÉNAGEMENT

Héritier de plus de 50 ans d'histoire et d'expertise en sécurité routière, le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) intervient auprès de l'État, des collectivités et des entreprises pour les aider à agir en vue d'atteindre les objectifs de réduction de l'accidentalité en France. En application de la loi du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale dite « loi 3DS », la modification statutaire de l'établissement par le décret n° 2022-897 du 16 juin 2022 a introduit la possibilité pour les collectivités territoriales et leurs groupements d'adhérer à l'établissement, de façon à pouvoir, sous certaines conditions, bénéficier de façon simplifiée de l'expertise du CEREMA. Ce nouveau cadre réforme profondément la gouvernance de l'établissement et aboutit à une gouvernance partagée entre État et collectivités. Il développe au quotidien des savoirs scientifiques et aide à déployer des solutions techniques pour sécuriser et améliorer le cadre de vie des citoyens. Véritable garant de l'intérêt général, il rassemble les connaissances et savoir-faire pour les mettre au service des acteurs publics et privés dans la résolution des problèmes complexes. Il gère la base nationale de l'accidentalité, construit les

méthodes et les outils, produit de la connaissance afin d'appuyer la politique publique de sécurité routière à toutes les échelles.

Liste des principales études menées dans le cadre de la sécurité routière

- administration générale de la base accidents et accompagnement du développement du système d'information accidentologie ;
-50 % du bilan annuel de l'accidentalité en France ;
- analyse automatique des comportements et des interactions des usagers vulnérables par vidéo en milieu urbain ;
- vitesse et dynamique des cyclistes lien avec l'accidentalité ;
- état des lieux de l'accidentalité en Guadeloupe et scénarios d'évolution ;
- étude de la prise en compte de la sécurité des usagers vulnérables dans l'organisation de la mobilité à la Réunion
- État de la réglementation pour l'alcoolémie et les stupéfiants dans plusieurs pays européens
- avis aux administrations centrales sur l'évolution de la réglementation et de la doctrine et à l'instruction des demandes d'expérimentations ;
- actualisation du guide marquage en milieu urbain ;
- actualisation du guide étude de sécurité ;
- production du classement des sections du réseau routier national ayant le plus grand potentiel d'amélioration en termes de sécurité des infrastructures
- adaptation de la méthodologie de diagnostic des sections du réseau routier national en application de la directive européenne de 2019 sur la gestion de la sécurité des infrastructures ;
- évolutions des recommandations sur les dispositifs ralentisseurs
-3 monographies sur l'usage par les modes actifs des passages souterrains ou dénivelé dédiés à proximité d'un passage à niveau
- méthode d'évaluation socio-économique du cocktail de mesures « ville 30 » ;
- Mobilité et sécurité des voiturettes
- évolution des recommandations pour les aménagements cyclables lorsque le trafic vélo devient très important
- le vélo vu comme véhicule, aspects sécurité routière
- effet des radars fixes sur les vitesses pratiquées
- évaluation des voies réservée sur réseau à chaussées séparées

Contentieux judiciaire de la sécurité routière

Les parquets recourent à l'ensemble des alternatives (stages de sensibilisation à la sécurité routière, orientation sanitaire et sociale, classement sous condition de régularisation) et modes de poursuites mis à leur disposition (ordonnance pénale, composition pénale, comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité, convocation par officier de police judiciaire ou par procès-verbal, comparution immédiate, ouverture d'information judiciaire). Ils sont ainsi parvenus à répondre efficacement à un contentieux croissant, représentant une part de plus en plus importante des procédures traitées par les tribunaux.

La loi du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice a modifié le code de procédure pénale et le code de la route afin que le mécanisme de l'amende forfaitaire, déjà applicable à de nombreuses contraventions des quatre premières classes (qui permet d'éteindre l'action publique si l'auteur des faits, qui ne conteste pas la procédure devant le juge, paie volontairement une amende forfaitaire - AF - ou, en l'absence de paiement volontaire dans un certain délai, reçoit une amende forfaitaire majorée - AFM - qui peut être exécutée de force par le trésor) soit étendu :

- À des contraventions de la 5e classe (C5) dont la liste est fixée par le décret n° 2024-528 du 10 juin 2024 portant diverses dispositions en matière de sécurité et circulation routière ;
- Aux délits de défaut de permis de conduire ou de défaut d'assurance, selon des modalités précisées par décret simple et par arrêté.

Cette réforme a pour objet de permettre une répression plus rapide, plus efficace et plus homogène de ces infractions, en simplifiant la procédure et les charges des juridictions, puisqu'elle évite notamment, sauf en cas de contestation devant le juge, de recourir à la procédure d'ordonnance pénale ou de poursuites devant le tribunal. Elle prévoit la centralisation du dispositif auprès du centre national de traitement de Rennes (CNT), que gère l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI) et qui, sous le contrôle de l'officier du ministère public et du procureur de la République de Rennes, reçoit les procès-verbaux électronique (PVe) de constatation des infractions, adresse les AF et les AFM, reçoit les contestations/réclamations et, si elles sont recevables (notamment après paiement d'une consignation préalable) transmet les dossiers aux parquets locaux (qui ne connaissent donc désormais de ces procédures que de façon résiduelle, en cas de contestation/réclamation).

Le décret d'application concernant la forfaitisation des délits routiers a été signé le 28 mars 2017.

La mise en place d'un comité de coordination mensuel, associant l'ensemble des acteurs de la chaîne de traitement (ANTAI, direction générale de la Police nationale – DGPN, direction générale de la Gendarmerie nationale – DGGN, direction centrale de la sécurité publique – DCSP, DACG, direction des services judiciaires – DSJ, direction générale des finances publiques - DGFIP, parquet de Rennes), a permis la mise en production d'un dispositif complet du relevé de l'infraction jusqu'à la saisine du tribunal correctionnel en cas de contestation recevable.

Une expérimentation a été menée à compter de novembre 2018 auprès des unités de police et de gendarmerie de Rennes, Créteil et Lille avec une généralisation du dispositif pour l'ensemble du territoire national à compter du 14 janvier 2019. La forfaitisation de ces délits routiers a donné lieu à une circulaire DACG-DSJ du 16 novembre 2018 ainsi qu'à une dépêche DSJ du 16 janvier 2019 au jour de sa généralisation à l'ensemble du territoire national.

Actuellement, les amendes forfaitaires délictuelles (AFD) ne sont ni inscrites au Casier judiciaire, ni saisies dans Cassiopée, mais sont depuis peu disponibles dans l'application de l'ANTAI. Le tableau ci-dessous fournit les volumes annuels d'AFD dressées par les services de police et de gendarmerie pour les infractions routières. En 2024, la part des AFD effectivement payées (sans contestation ni majoration du fait d'un paiement hors délais) parmi les AFD reçues n'était pas disponible pour cette publication.

Ces AFD ne sont pas intégrées dans les indicateurs donnés dans la suite de ce rapport.

Nombre d'amendes forfaitaires délictuelles émises en matière de délits routiers par les services de police et de gendarmerie en 2024

	Émises	Reçues
Circulation avec un véhicule terrestre à moteur sans assurance	206 005	197 212
Conduite d'un véhicule sans permis	38 662	34 630
Conduite d'un véhicule avec un permis de conduire d'une catégorie n'autorisant pas sa conduite	4 425	4 074

Source : ANTAI, application AGDD, données 2024
Champ : France.

En 2024, hors tribunaux de police, 231 020 condamnations dont l'infraction principale relève du contentieux routier ont sanctionné 336 424 infractions à la sécurité routière[1], ce qui représente 41 % de l'ensemble des condamnations.

Les infractions liées au non-respect des règles de conduite constituent le principal groupe d'infractions sanctionnées, représentant 63 % des condamnations prononcées et 50 % des infractions sanctionnées en 2024, en matière de sécurité routière. Sur la même année, les infractions papiers représentent 27 % des condamnations et 39 % des infractions sanctionnées.
Les infractions visant à faire obstacle aux contrôles, parmi lesquelles les délits de fuite et les refus d'obtempérer, représentent 5 % des condamnations et 8 % des infractions sanctionnées en 2024. Enfin, les atteintes corporelles involontaires par conducteur, avec ou sans état alcoolique ou usage de stupéfiants, pèsent pour 3 % des condamnations et 2 % des infractions sanctionnées.

Vue d'ensemble des condamnations et des infractions du contentieux de la circulation routière

Source : ministère de la Justice, SG, SSER, fichier statistique du Casier judiciaire national des personnes physiques.

Champ : France, infractions sanctionnées et condamnations définitives prononcées pour une infraction principale du contentieux de la circulation routière.

unité : condamnation et infraction

	Nombre de condamnations			Nombre d'infractions sanctionnées		
	2022	2023sd	2024p	2022	2023sd	2024p
Toutes infractions à la sécurité routière	215 633	226 291	231 020	312 242	328 576	336 424
Non-respect des règles de conduite	137 403	143 220	146 542	155 080	162 826	166 965
Conduite en état alcoolique	69 332	68 633	67 345	77 381	77 080	75 783
dont récidive de conduite en état alcoolique	*13 549*	13 059	12 733	*15 181*	*14 793*	*14 489*
dont conduite en état alcoolique et en ayant fait usage de stupéfiant	*7 952*	8 794	9 433	*8 457*	*9 291*	*10 016*
Conduite en ayant fait usage de stupéfiant	53 676	60 499	64 013	61 682	70 070	74 462
Grand excès de vitesse	14 395	14 088	15 184	16 017	15 676	16 720
Atteinte involontaire à la personne	6 481	6 694	6 921	7 229	7 429	7 724
Blessure par conducteur sans circonstance aggravante	1 890	1 911	1 956	2 175	2 157	2 240
Blessure par conducteur avec circonstance aggravante ou récidive	3 892	4 047	4 217	4 355	4 528	4 733
dont blessure involontaire avec ITT[1] <= 3 mois en état alcoolique ou en ayant fait usage de stupéfiant	*1 340*	*1 451*	*1 479*	*1 452*	*1 569*	*1 594*
dont blessure involontaire avec ITT > 3 mois en état alcoolique ou en ayant fait usage de stupéfiant	*140*	*163*	*160*	*147*	*168*	*170*
Homicide par conducteur sans circonstance aggravante	299	316	319	299	317	319
Homicide par conducteur avec circonstance aggravante ou récidive	400	420	429	400	427	432
dont homicide involontaire en état alcoolique ou en ayant fait usage de stupéfiant	*108*	*99*	*103*	*108*	*101*	*104*
Infraction liée aux papiers	58 363	61 827	62 890	120 202	127 526	130 615
Conduite d'un véhicule sans permis	20 427	19 357	18 547	38 332	38 077	37 394
Conduite malgré suspension du permis	28 778	33 064	35 472	38 701	44 563	47 975
Défaut d'assurance	7 860	8 236	7 675	41 481	43 321	43 603
Défaut de plaque ou fausse plaque	1 298	1 170	1 196	1 688	1 565	1 643
Infraction sanctionnant la volonté d'échapper au contrôle	11 343	12 234	12 337	25 467	25 872	26 115
Délit de fuite	3 660	3 531	3 431	4 902	4 762	4 716
Refus d'obtempérer	6 687	7 769	7 897	14 982	15 375	15 526
Refus de vérification de l'état alcoolique	989	nc	nc	5 572	5 730	5 865
Utilisation d'appareil perturbateur d'instrument de police	7	<5	<5	11	5	8
Autres infractions de circulation routière	2 043	2 316	2 330	4 264	4 923	5 005

1 : interruption totale de travail

Note 1 : les données de 2023 sont semi-définitives. Le pourcentage de ces condamnations estimées est de 4 % pour les infractions de non respect des règles de conduite, 3 % pour les infractions d'atteinte involontaire à la personne, 6 % pour les infractions liées aux papiers, 5 % pour les infractions sanctionnant la volonté d'échapper au contrôle et de 6 % pour les autres infractions routières.

Note 2 : les données de 2024 sont provisoires. Le pourcentage de ces condamnations estimées est de 21 % pour les infractions de non respect des règles de conduite, 14 % pour les infractions d'atteintes involontaires à la personne, 24 % pour les infractions liées aux papiers, 22 % pour les infractions sanctionnant la volonté d'échapper au contrôle et de 25 %.

Note 3 : la nomenclature utilisée dans ce tableau est plus détaillée que celle du tableau 1. Celle du tableau 1 est en nature d'affaire (Nataff), tandis que celle du tableau 2 est en nature d'infraction (Natinf) laquelle permet des catégories plus fines.

Note de lecture : en 2024, 336 424 infractions à la sécurité routière ont été sanctionnées. 231 020 condamnations ont porté sur une infraction principale relative à la sécurité routière

Légende : sd : semi-définitive p : provisoire

Pour faire face à l'augmentation massive du contentieux routier au début de années 2000, notamment due à la correctionnalisation[2] de certaines infractions en 2004 qui étaient antérieurement des contraventions (infractions « papiers » : conduite sans permis et sans assurance essentiellement), plusieurs procédures ont été créées pour éviter d'engorger les tribunaux correctionnels et accélérer le traitement judiciaire des infractions aux règles de la sécurité routière.

En 2024, sur l'ensemble des procédures ayant abouti à une condamnation, la proportion d'ordonnances pénales (63 %, 146 400 ordonnances) est la plus élevée, devant celles des jugements rendus par un tribunal (20 %, 45 100 jugements) et des ordonnances d'homologation dans le cas d'une CRPC (17 %, 39 500 ordonnances).

Contentieux de la circulation routière selon le type de procédure judiciaire en 2024

Source : ministère de la Justice, SG, SSER, fichier statistique du Casier judiciaire national des personnes physiques.

Champ : France, condamnations définitives prononcées.

unité : condamnation

	Ordonnances pénales		Jugement du tribunal		CRPC (ordonnances d'homologation)[2]		Toutes procédures	
	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%	effectifs	%
Ensemble	146 420	100	45 084	100	39 516	100	231 020	100
Non-respect des règles de conduite	101 363	69,2	21 716	48,2	23 463	59,4	146 542	63,5
Conduite en état alcoolique	44 449	30,3	9 992	22,2	12 904	32,7	67 345	29,2
dont récidive de conduite en état alcoolique	*2 466*	*1,7*	*4 123*	*9,1*	*6 144*	*15,5*	*12 733*	*5,5*
dont conduite en état alcoolique et ayant fait usage de stupéfiant	*4 546*	*3,1*	*2 147*	*4,8*	*2 740*	*6,9*	*9 433*	*4,1*
Conduite en ayant fait usage de stupéfiant	43 311	29,6	10 165	22,5	10 537	26,6	64 013	27,7
Grand excès de vitesse	13 603	9,3	1 559	3,5	22	0,1	15 184	6,6
Atteinte involontaire à la personne	9	0,0	4 527	10,0	2 385	6,0	6 921	3,0
Blessure par conducteur sans circonstance aggravante	nc	0,0	1 138	2,5	nc	nc	1 956	0,8
Blessure par conducteur avec circonstance aggravante ou récidive	< 5	0,0	2 641	5,9	nc	nc	4 217	1,8
dont blessure involontaire avec ITT[1] <= 3 mois en état alcoolique ou ayant fait usage de stupéfiant	*< 5*	*0,0*	*730*	*1,6*	*nc*	*nc*	*1 479*	*0,6*
dont blessure involontaire avec ITT > 3 mois en état alcoolique ou ayant fait usage de stupéfiant	*0*	*0,0*	*116*	*0,3*	*44*	*0,1*	*160*	*0,1*
Homicide par conducteur sans circonstance aggravante	0	0,0	319	0,7	0	0,0	319	0,1
Homicide par conducteur avec circonstance aggravante ou récidive	0	0,0	429	0,9	0	0,0	429	0,2
dont homicide involontaire en état alcoolique ou ayant fait usage de stupéfiant	*0*	*0,0*	*103*	*0,2*	*0*	*0,0*	*103*	*0,0*
Infraction liée aux papiers	39 085	26,7	13 122	29,1	10 683	27,1	62 890	27,2
Conduite d'un véhicule sans permis	12 334	8,4	3 939	8,7	2 274	5,8	18 547	8,0
Conduite malgré suspension du permis	19 286	13,2	8 159	18,1	8 027	20,3	35 472	15,4
Défaut d'assurance	6 793	4,6	679	1,5	203	0,5	7 675	3,3
Défaut de plaque ou fausse plaque	672	0,5	345	0,8	179	0,5	1 196	0,5
Infraction sanctionnant la volonté d'échapper au contrôle	4 586	3,2	5 047	11,2	2 704	6,8	12 337	5,3
Délit de fuite	1 745	1,2	1 091	2,4	595	1,5	3 431	1,5
Refus d'obtempérer	2 325	1,6	3 617	8,0	1 955	4,9	7 897	3,4
Refus de vérification de l'état alcoolique	nc	nc	339	0,8	154	0,4	nc	nc
Utilisation d'appareil perturbateur d'instrument de police	< 5	nc	0	0,0	0	0,0	< 5	nc
Autres infractions de circulation routière	1 377	0,9	672	1,5	281	0,7	2 330	1,0

1 : Interruption totale de travail

2 : Comparution sur reconnaissance préalable de culpabilité

Les données 2024 sont provisoires (21 % d'estimation).

Note de lecture : en 2024, 231 020 condamnations ont été prononcées pour une infraction principale relative à la sécurité routière. Parmi celles-ci, 146 420 sont des ordonnances pénales.

Les infractions relatives à la conduite en état alcoolique et celles relatives à la conduite après avoir fait usage de stupéfiant représentent toutes deux 30 % des ordonnances pénales, et les infractions relatives aux « papiers », 27 %. 29 % des jugements prononcés et 27 % des ordonnances d'homologation (CRPC) correspondent à des infractions relatives aux « papier ».

Par nature d'infraction, les condamnations par ordonnance pénale sont nettement majoritaires pour les infractions concernant le non-respect des règles de conduite et les infractions relatives aux « papiers » (respectivement 69 % et 62 % des condamnations), alors que les condamnations prononcées par un jugement du tribunal sont les plus nombreuses pour les atteintes involontaires à la personne et les infractions sanctionnant la volonté d'échapper au contrôle (respectivement 65 % et 41 %).

La conduite en état alcoolique représente 45 % des infractions principales condamnées relatives aux règles de conduite en 2024 et 67 300 condamnations de ce contentieux ont été prononcées à titre d'infraction principale, dont 19 % en état de récidive légale.

Entre 2000 et 2007, le nombre de condamnations pour conduite en état alcoolique a fortement augmenté avec notamment deux années de forte hausse en 2005 (+14 %) et en 2006 (+20 %), le maximum étant atteint en 2007 avec 154 800 condamnations. Depuis, le nombre de condamnations pour conduite en état alcoolique est tendanciellement orienté à la baisse.

Sur les 67 300 condamnations prononcées pour une infraction principale de conduite en état alcoolique en 2024, plus des trois-quarts (78 %) ne sanctionnent qu'une infraction.

Quand la condamnation vise plusieurs infractions, une peine d'amende est prononcée dans 34 % des cas contre 57 % en cas d'infraction unique. En cas d'infractions multiples, les condamnations donnent lieu majoritairement à une peine d'emprisonnement (50 %). Lorsque l'auteur de l'infraction est en état de récidive légale, une peine d'emprisonnement est prononcée dans 64 % des cas.

Les peines principales ne donnent pas une mesure complète des sanctions prononcées pour réprimer la conduite en état alcoolique. D'autres peines viennent très souvent alourdir la sanction principale : en 2024, une mesure restrictive au permis de conduire accompagne dans 67 % des cas une peine principale d'emprisonnement ou d'amende, et une amende s'ajoute dans 17 % des cas à une peine d'emprisonnement avec sursis total.

L'exécution des peines prononcées en matière d'infractions routières

L'action du bureau de l'exécution des peines

Le contentieux routier constitue le premier champ d'action du bureau de l'exécution des peines (BEX). Celui-ci permet de mettre en œuvre immédiatement les peines privatives du droit de conduire, le recouvrement des amendes ou la délivrance de convocations devant le juge de l'application des peines ou le service pénitentiaire d'insertion et de probation, lorsque sont prononcées des peines d'emprisonnement ferme ou des mesures probatoires.

Le transfert du contentieux relevant des tribunaux de police aux tribunaux judiciaires a permis dans certains ressorts d'avoir également recours aux BEX pour centraliser et améliorer l'exécution des contraventions (de leur audiencement à leur exécution).

L'expérimentation E-Codex visant à améliorer le recouvrement des sanctions pécuniaires étrangères

Afin de lutter efficacement contre les infractions routières, qu'elles soient commises par des ressortissants étrangers sur notre territoire, ou par des ressortissants français sur le territoire d'autres États membres de l'Union européenne, une expérimentation est en cours sur la base de la décision-cadre 2005/214/JAI, associant le Parquet de Rennes, compétent pour le traitement automatisé des infractions routières y compris dans leur dimension européenne.

Ainsi, depuis 2017, des ateliers réguliers réunissant l'ANTAI, la DACG, le parquet de Rennes et les autorités compétentes des Pays-Bas (pays partenaire de l'expérimentation) ont permis de mettre en œuvre des échanges dématérialisés de sanctions pécuniaires, dans un premier temps dans le sens France vers Pays-Bas, afin d'améliorer leur recouvrement - et partant de diminuer les commissions d'infractions à la sécurité routière. La DACG a été acteur à ce titre du projet E-Codex visant à concevoir un outil d'échanges dématérialisés entre les Pays-Bas et la France.

Profil et caractéristiques des condamnés

Caractéristiques des condamnés pour les infractions « papiers » en 2024

Source : ministère de la Justice, SG, SSER, fichier statistique du Casier judiciaire national des personnes physiques.
Champ : France, condamnations définitives prononcées.

unités : condamnation, %et année

	Conduite d'un véhicule sans permis	Conduite malgré suspension du permis	Défaut d'assurance
Total en effectifs	**18 547**	**35 472**	**7 675**
en %	**100**	**100**	**100**
Homme	91,3	91,6	86,3
Femme	8,7	8,4	13,7
Moins de 18 ans	2,3	0,0	0,3
18-19 ans	10,3	1,8	3,7
20-24 ans	21,5	19,4	18,5
25-29 ans	17,7	18,7	19,2
30-34 ans	15,0	15,2	16,1
35-39 ans	11,7	13,1	13,6
40-44 ans	8,6	10,7	10,3
45-49 ans	5,1	6,9	7,2
50-54 ans	3,4	5,4	5,2
55-59 ans	2,2	4,1	2,9
60-64 ans	1,2	2,4	1,6
65-69 ans	0,5	1,2	0,8
70-74 ans	0,3	0,7	0,3
75 ans et plus	0,2	0,4	0,3
Âge moyen (en années)	**31,2**	**35,3**	**34,2**
Âge médian (en années)	***29***	***33***	***32***

Note : les pourcentages de condamnations estimées de 2024 pour les infractions de conduite d'un véhicule sans permis, de conduite malgré suspension et de défaut d'assurance sont respectivement de 27 %, 20 % et 30 %.

Note de lecture : en 2024, 91 % des condamnations pour conduite d'un véhicule sans permis concernaient des hommes

En 2024, parmi les condamnations pour une infraction relative aux papiers, dans plus de neuf cas sur dix il s'agit d'hommes condamnés : 92 % des condamnations pour conduite malgré la suspension du permis de conduire, 91 % pour conduite d'un véhicule sans permis. Les femmes sont un peu plus représentées dans les condamnations pour défaut d'assurance (14 %).

Caractéristiques des condamnés pour conduite en état alcoolique, sous emprise de stupéfiants ou pour atteinte involontaire à la personne en 2024

Source : ministère de la justice, SG, SSER, fichier statistique du Casier judiciaire national des personnes physiques.
Champ : France, condamnations définitives prononcées.

unités : condamnation, %et année

	Conduite en état alcoolique	Conduite en ayant fait l'usage de stupéfiant	Blessure involontaire			Homicide involontaire		
			par conducteur sans circonstance aggravante	par conducteur avec circonstance aggravante ou récidive	*dont état alcoolique et stupéfiant*	par conducteur sans circonstance aggravante	par conducteur avec circonstance aggravante ou récidive	*dont état alcoolique et stupéfiant*
Total en effectif	67 345	64 013	1 956	4 217	*1 639*	319	429	*103*
en %	*100*	*100*	*100*	*100*	*100*	*100*	*100*	*100*
Homme	*87,8*	92,0	73,4	*87,1*	*86,2*	79,9	91,4	*90,3*
Femme	12,2	8,0	26,6	12,9	*13,8*	20,1	8,6	*9,7*
Moins de 18 ans	0,1	0,5	1,3	1,5	*0,2*	0,3	1,4	*1,0*
18-19 ans	2,0	6,2	6,4	6,9	*5,1*	7,8	7,5	*1,9*
20-24 ans	12,6	23,0	16,7	20,2	*18,2*	14,7	23,3	*23,3*
25-29 ans	14,5	20,3	11,9	14,7	*11,9*	8,8	18,4	*13,6*
30-34 ans	13,5	16,7	10,3	12,3	*12,4*	9,4	12,6	*14,6*
35-39 ans	13,6	14,3	8,3	12,0	*12,8*	8,5	11,4	*12,6*
40-44 ans	12,6	10,0	6,5	9,4	*11,5*	5,6	6,5	*8,7*
45-49 ans	9,6	4,9	6,5	6,7	*8,3*	7,5	6,5	*7,8*
50-54 ans	8,5	2,6	7,4	5,3	*6,7*	7,0	5,1	*7,8*
55-59 ans	6,1	1,1	6,1	4,3	*6,3*	7,8	2,3	*3,9*
60-64 ans	3,7	0,3	5,1	2,7	*3,5*	4,4	1,9	*3,9*
65-69 ans	1,9	0,1	3,3	1,4	*1,5*	4,4	0,5	*0,0*
70-74 ans	0,9	0,0	3,0	1,1	*1,0*	4,7	1,0	*0,0*
75 ans et plus	0,4	0,0	7,2	1,5	*0,6*	9,1	1,6	*0,9*
Âge moyen (en années)	*38,6*	*31,1*	*41,0*	*35,1*	*37,0*	*43,6*	*33,1*	*35,2*
Âge médian (en années)	*37*	*29*	*36*	*32*	*35*	*40*	*29*	*32*

Note : les pourcentages de condamnations estimées de 2024 pour les infractions de conduite en état alcoolique, de conduite en ayant fait l'usage de stupéfiant, de blessure involontaire et d'homicide involontaire sont respectivement de 19 %, 19 %, 14 % et 15 %.
Note de lecture : en 2024, 73 % des condamnations prononcées pour blessure involontaire par conducteur sans circonstance aggravante concernaient des hommes.

En 2024, près de neuf condamnations sur dix (88 %) pour conduite en état alcoolique concernaient des hommes. L'âge médian des auteurs au moment des faits pour ces infractions est de 37 ans. Les conducteurs sanctionnés pour conduite après usage de stupéfiants sont plus jeunes par rapport aux conducteurs sanctionnés pour conduite en état alcoolique, avec un âge médian de 29 ans.
Dans les condamnations pour blessures involontaires et homicide involontaires, l'âge médian des auteurs au moment de l'infraction sans circonstances aggravantes est sensiblement plus élevé (respectivement 36 ans et 40 ans) que celui des auteurs en état de récidive ou ayant des circonstances aggravantes (respectivement 32 ans et 29 ans).
Les femmes, très minoritaires dans ces contentieux, sont le plus représentées dans les condamnations pour atteintes corporelles involontaires sans circonstance aggravantes : 27 % en cas de blessures, 20 % en cas d'homicide.

L'implication du ministère de la Justice dans le contrôle automatisé, décidée lors du comité interministériel du 18 décembre 2002, s'est poursuivie, tant au niveau central qu'au niveau local. Sous l'impulsion du procureur de la République près le tribunal judiciaire de Rennes responsable du centre national de traitement (CNT), les équipements de contrôle automatisés fixes et mobiles se sont multipliés.

Le procès-verbal électronique, qui rationalise la chaîne de traitement contraventionnelle en diminuant les coûts de traitement, est désormais généralisé.

La saisie et la confiscation des véhicules impliqués dans des infractions routières sont pratiquées par les juridictions, en particulier en cas d'infractions commises en état de récidive légale. Dans sa circulaire de politique pénale générale du 1er octobre 2020, de même que dans sa circulaire du 20 juillet 2023 relative à la politique pénale en matière routière, le ministre de la Justice a encouragé les parquets à développer, notamment dans le cadre des rodéos urbains, les moyens nécessaires à une mise en œuvre rapide et systématique de la saisie des véhicules.

Conscient des contraintes liées aux frais de justice générés par le gardiennage des véhicules saisis, le ministre de la Justice a, par circulaire du 18 juin 2021, invité les parquets à conclure, avec les collectivités publiques, des protocoles permettant la prise en charge, par les collectivités territoriales, à titre gracieux, des engins motorisés saisis dans le cadre des rodéos motorisés.

Le ministre de la Justice est très engagé dans la mise en œuvre des recommandations issues du comité interministériel à la sécurité routière du 2 octobre 2015, qu'il s'agisse de renforcer l'efficacité dans la recherche des infractions, notamment par la généralisation du dépistage salivaire de stupéfiants ou l'extension du contrôle automatisé à des nouvelles infractions, telles que le non port du casque ou de la ceinture de sécurité.

La loi du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXIe siècle a modifié les articles L. 121-3 et L. 130-9 du code de la route en renvoyant à un décret en Conseil d'État la fixation des listes des infractions susceptibles d'engager la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ou d'être constatées par des appareils de contrôle automatique homologués. Ces listes ont été fixées par le décret du 28 décembre 2016, qui a inséré à cette fin dans le code de la route deux nouveaux articles R. 121-6 et R. 130-11. Celle fixée par l'article R.121-6 ajoute aux infractions déjà prévues dans l'ancienne rédaction de l'article L. 121-3, les infractions suivantes, pour lesquelles est donc désormais encourue la responsabilité pécuniaire du titulaire du certificat d'immatriculation (dans le cas où sa responsabilité pénale n'a pu être établie) :

- Port de la ceinture de sécurité homologuée dès lors que le siège qu'il occupe en est équipé, prévu à l'article R. 412-1 ;
- Usage du téléphone tenu en main, prévu aux premier, quatrième et cinquième alinéas de l'article R. 412-6-1 ;
- Arrêt, stationnement ou circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence prévus à l'article R. 412-8, au 9° du II de l'article R. 417-10 et à l'article R. 421-7 ;
- Franchissement et chevauchement des lignes continues, prévus aux articles R. 412-19 et R. 412 - 22 ;
- Dépassements, prévus aux articles R. 414-4, R. 414-6 et R. 414-16 ;
- Engagement dans l'espace compris entre les deux lignes d'arrêt, prévu aux deuxième et quatrième alinéas de l'article R. 415-2 ;
- Obligation du port d'un casque homologué d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur, prévue à l'article R. 431-1 ;
- Obligation, pour faire circuler un véhicule terrestre à moteur, d'être couvert par une assurance garantissant la responsabilité civile, prévue aux articles L. 211-1 et L. 211-2 du code des assurances et à l'article L. 324-2.

Une dépêche DACG du 27 février 2017 précise les modalités d'application de ces dispositions.

Décidée lors du Comité interministériel de sécurité routière du 2 octobre 2015, la création d'un fichier des assurés (FVA) a été introduite dans la loi de modernisation de la justice du XXIe siècle du 18 novembre 2016. Le décret n° 2018-644 du 20 juillet 2018 a précisé les modalités de constitution, d'alimentation et de consultation de ce fichier. Constitué par l'Association pour la gestion des informations sur le risque en assurance (AGIRA), ce fichier contient les informations relatives aux contrats souscrits par les assurés : l'immatriculation du véhicule, le nom de l'assureur et le numéro du contrat avec sa période de validité. Toutes ces données sont mises à la disposition des forces de l'ordre depuis le 1er janvier 2019.

La création de ce fichier va de pair avec le contrôle de l'assurance des véhicules à partir du dispositif de contrôle automatisé prévu par le CISR du 2 octobre 2015. Le dispositif s'appuiera sur le fichier des véhicules assurés.

Concrètement, dès lors qu'une contravention aura été constatée par le Centre automatisé de constatation des infractions routières (CACIR) à partir d'un radar, le FVA sera consulté afin de vérifier si le véhicule incriminé était assuré. Dans le cas contraire, un avis d'amende forfaitaire délictuelle sera adressé au titulaire du certificat d'immatriculation, postérieurement à l'avis de contravention. Ce système donnera une efficacité majeure au FVA, en permettant le contrôle d'un très grand nombre de véhicules en circulation, soit tous ceux ayant fait l'objet d'une infraction constatée à l'aide d'un radar. La date de lancement du contrôle automatisé du défaut d'assurance n'est pas encore fixée. Une phase d'expérimentation et de prévention a déjà eu lieu entre la fin de l'année 2019 et le début de l'année 2020.

La loi de modernisation de la justice du XXIe siècle a créé une infraction (contravention de 4e classe) visant à réprimer les infractions commises avec des véhicules de société. L'article L.121-6 nouveau du code de la route, dont les dispositions sont effectives depuis le 1er janvier 2017, prévoit en effet que lorsqu'une infraction à la vitesse maximale autorisée a été commise « *avec un véhicule dont le titulaire du certificat d'immatriculation est une personne morale ou qui est détenu par une personne morale,* **le représentant légal de cette personne morale doit indiquer** *(…) dans un délai de quarante-cinq jours à compter de l'envoi ou de la remise de l'avis de contravention, à l'autorité mentionnée sur cet avis,* **l'identité et l'adresse de la personne physique qui conduisait ce véhicule**, *à moins qu'il n'établisse l'existence d'un vol, d'une usurpation de plaque d'immatriculation ou de tout autre événement de force majeure* ». La DACG a diffusé une circulaire le 29 janvier 2019 concernant cette infraction.

La loi n° 2016-1547 du 18 novembre 2016 de modernisation de la justice du XXIe siècle a prévu l'instauration d'un permis virtuel pour les ressortissants étrangers, d'abord pour mettre fin à l'immunité des conducteurs étrangers mais aussi pour lutter contre l'insécurité routière. Un décret doit encore préciser la date d'entrée en vigueur de ces dispositions.

[1] Une condamnation pouvant sanctionner plusieurs infractions, le nombre d'infractions sanctionnées est supérieur au nombre de condamnations prononcées.

[2] La correctionnalisation consiste à « rétrograder » la qualification pénale d'une infraction de crime en délit ou, à l'inverse, à passer d'une qualification pénale contraventionnelle à une qualification pénale délictuelle, à l'image de l'infraction de mise en circulation d'un véhicule terrestre à moteur sans assurance, contravention de 5e classe devenue un délit en 2004.