



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

*Délégation à la Sécurité Routière*

*Observatoire National Interministériel  
de la Sécurité Routière*

**Appel à projets d'études et de recherches  
2018-2022  
Session unique 2020**

**DATES IMPORTANTES :**

Date d'ouverture de la session:

Le 6 janvier 2020 (heure de Paris)

Date limite de la session:

Le 6 avril 2020 à 17 heures (heure de Paris)

# Table des matières

<b>I) Contexte et enjeux.....</b>	<b>3</b>
<b>II) Thématiques prioritaires de l'appel à projet.....</b>	<b>4</b>
1) Les usagers vulnérables.....	4
2) Les classes d'âges en sur-risque : jeunes adultes ; personnes âgées.....	4
3) La réduction du nombre de blessés graves.....	4
4) Les facteurs comportementaux : la vitesse, l'alcool, les stupéfiants, le non-respect des règles de circulation, le défaut d'attention et la perte de vigilance).....	4
5) Aides au respect des règles et à la circulation en sécurité.....	5
6) Le véhicule intelligent.....	5
7) L'évaluation de l'action publique en faveur de la sécurité routière et synergies avec d'autres politiques publiques.....	5
<b>III) Calendrier de l'appel à projets 2020.....</b>	<b>6</b>
<b>IV) Candidatures.....</b>	<b>6</b>
1. Informations préalables à la soumission de projets.....	6
Éligibilité des soumissionnaires.....	6
Durée et budget des projets proposés.....	7
2. Composition du dossier de soumission simplifiée.....	7
3. Transmission du dossier de soumission simplifiée.....	8
4. Modalités de sélection des projets.....	8
a) Les éléments d'appréciation des projets proposés.....	8
b) Analyse et pré-sélection des projets par le comité de sélection.....	8
c) La finalisation des projets présélectionnés.....	9
d) La signature des conventions de subvention.....	9
<b>Annexe A : Présentation des thématiques prioritaires de la session 2020.....</b>	<b>10</b>
A) La stratégie de la DSR en matière de recherches et d'études.....	10
B). La sécurité routière : une politique interministérielle et un domaine de recherche interdisciplinaire.....	16
<b>Annexe B : Informations pratiques.....</b>	<b>18</b>
1. La Délégation à la sécurité routière (DSR).....	18
2. L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR).....	19
<b>Annexe C : Documents à compléter et à fournir avec le dossier de soumission simplifiée. .</b>	<b>21</b>

La Délégation à la sécurité routière (DSR), au sein du ministère de l'Intérieur, propose une aide financière pour la réalisation d'études et de recherches conduites dans le domaine de la sécurité routière au cours des années 2018-2022.

## I) Contexte et enjeux

Pour progresser dans la lutte contre l'accidentalité et atteindre les objectifs gouvernementaux, la recherche en sécurité routière est un élément essentiel. L'enjeu est de comprendre les mécanismes complexes des accidents, dysfonctionnements du système de circulation dus à des facteurs liés aux infrastructures, aux véhicules et aux usagers de la route.

Pour la période 2018-2022, la stratégie des appels à projets de la DSR s'oriente autour de sept thématiques :

- **Thème 1** : les usagers vulnérables
- **Thème 2** : les classes d'âges en sur-risque : jeunes adultes ; personnes âgées
- **Thème 3** : la réduction du nombre de blessés graves
- **Thème 4** : les facteurs comportementaux
- **Thème 5** : les aides au respect des règles et à la circulation en sécurité
- **Thème 6** : le véhicule intelligent
- **Thème 7** : l'évaluation de l'action publique en faveur de la sécurité routière et les synergies avec d'autres politiques publiques

La session unique de 2019 a permis à de nombreux partenaires scientifiques et universitaires, de proposer 30 projets, dont 11 font déjà l'objet d'une convention signée et d'une subvention financière. Les principales thématiques ayant été traitées concernent les usagers vulnérables, les facteurs comportementaux, ainsi que les classes d'âge en sur-risque (les jeunes et les personnes âgées). Les modes actifs ont également été abordés au cours de cette session unique de 2019 (covoiturage- vélo- marche- les engins de déplacement personnel (EDP)).

Les thèmes ciblés sont exposés ci-après.

## **II) Thématiques prioritaires de l'appel à projet**

### **1) Les usagers vulnérables**

Sont considérés comme vulnérables les usagers non carrossés (piétons, cyclistes, usagers d'engins de déplacement personnel et usagers de deux-roues motorisés), moins protégés et fortement impactés par le manque de visibilité et de perception par les autres usagers de la route. Pour améliorer leur sécurité, les efforts doivent porter sur le renforcement de l'utilisation des équipements de protection (casque cycliste, casque 2RM, protection gonflable, etc.), sur l'amélioration de leur visibilité et de leur prise en compte par les autres usagers motorisés ainsi que du partage de la route (éco-conduite, aménagement des voiries, organisation des systèmes de transports). Une attention particulière est également portée sur les engins de déplacement personnels (trottinette, trottinette électrique, gyropode, hoverboard, monoroue) de plus en plus nombreux en milieu urbain et dont les usagers sont particulièrement vulnérables.

### **2) Les classes d'âges en sur-risque : jeunes adultes ; personnes âgées**

Pour ces deux classes d'âge situées aux deux extrémités du spectre, le risque d'être tué sur la route ramené à la population est plus important, en particulier pour les seniors de 75 ans ou plus. Ces classes d'âge doivent faire face à des enjeux spécifiques : expérience de conduite ou pratiques à risques pour les jeunes ; déficiences associées au vieillissement pour les seniors et adaptation de leur mobilité, mise en place de systèmes de compensation.

Les dispositifs d'éducation routière, de formation continue et autres leviers d'action sont aussi particulièrement importants pour une meilleure compréhension des phénomènes en circulation et pour faire évoluer les comportements des conducteurs tout au long de leur vie.

### **3) La réduction du nombre de blessés graves**

Dans la perspective de réduire les conséquences de l'accident, le nouvel objectif de réduction du nombre de blessés graves encourage à renforcer le recueil des blessés graves, les conditions du choc et le diagnostic des lésions, l'analyse de tout type de séquelles et le devenir de ces blessés graves. L'amélioration de la connaissance permettra notamment d'adapter les équipements des véhicules, de disposer de pistes d'amélioration des filières de prise en charge de secours et de soins, d'identifier les situations compliquées et la vie après l'accident (situation de handicap, réadaptation et réinsertion).

### **4) Les facteurs comportementaux : la vitesse, l'alcool, les stupéfiants, le non-respect des règles de circulation, le défaut d'attention et la perte de vigilance)**

L'accident et la gravité de leurs conséquences s'expliquent par une combinaison de facteurs liés aux usagers, au véhicule et à la route. Les facteurs humains, liés aux comportements et à l'aptitude à la conduite, apparaissent dans plus de 90 % des accidents corporels et constituent un potentiel important en termes de prévention.

## **5) Aides au respect des règles et à la circulation en sécurité**

La sécurité des infrastructures et des aménagements routiers contribue à la réduction de la mortalité routière en améliorant pour le conducteur la compréhension et la visibilité de l'environnement routier. Le partage de la route implique le respect des règles de circulation qui s'appliquent à chaque usager et la lutte contre les comportements « infractionnistes ».

Pour impulser une politique locale de sécurité routière, l'appui aux collectivités locales et l'échange de bonnes pratiques entre gestionnaires de voirie doivent être renforcés.

## **6) Le véhicule intelligent**

Ce thème vise à développer les technologies innovantes (aides à la conduite, systèmes de transports intelligents-STI, véhicule autonome) dans le domaine de la sécurité routière dans la perspective d'une transition vers la mixité (véhicules autonomes et autres) puis le renouvellement du parc automobile. Il consiste également à analyser les risques et les bénéfices pour la sécurité de tous les usagers de la route (analyse des risques et des conséquences sur les comportements : perte de compétences, somnolence, distraction).

De nouvelles questions juridiques sont également soulevées en matière de cadre réglementaire, de responsabilité du conducteur, de modèle assurantiel, de protection des données personnelles et de potentielles menaces liées à la cybercriminalité.

## **7) 7) L'évaluation de l'action publique en faveur de la sécurité routière et synergies avec d'autres politiques publiques**

L'évaluation des politiques publiques de sécurité routière est nécessaire pour alimenter la réflexion sur la mise en œuvre des mesures et sur l'attribution réelle de leurs effets à la réduction de l'insécurité routière, dans une perspective d'amélioration de la prise de décision publique et de dimension interministérielle.

Une meilleure connaissance des coûts de l'insécurité routière permet également de prioriser les politiques publiques en fonction d'un indicateur coût-efficacité le plus pertinent possible et de faire prendre conscience de l'impact pour la société de la mortalité et de la morbidité routières.

Cet axe vise à améliorer le recueil de données quantitatives et qualitatives externes, mais aussi de favoriser leur disponibilité et leur exploitation (bases de données, cohortes, outils informatiques, etc.) L'accroissement des données accessibles et leur croisement, couplés au développement de nouvelles technologies et expertises de collecte et d'exploitations des données, permettent de mieux mesurer et d'analyser les informations nécessaires à la mise en place de mesures efficaces.

Le contexte et les enjeux de chaque thème sont explicités en annexe A.

### III) Calendrier de l'appel à projets 2020

- Date d'ouverture de la session : Lundi 6 janvier 2020
- Date limite de candidature à la session de soumission : Lundi 6 avril 2020
- Réunion du comité de sélection : avril-mai 2020
- Signature des conventions : à partir de juin 2020

#### Appel à projet 2020

	M1	M2	M3	M4	M5	M6	M7	M8	M9	M10	M11	M12
Session de soumission	06/01/20			06/04/20								
Analyse des projets												
Auditions et échanges												
Signature de la convention												

### IV) Candidatures

#### 1. Informations préalables à la soumission de projets

##### Éligibilité des soumissionnaires

Sont éligibles à cet appel à projets tout organisme public, parapublic ou privé exerçant son activité en matière de sécurité routière. Les collaborations européennes internationales sont encouragées dans le cadre d'un groupement.

Les projets soumis dans le cadre de l'appel à projets doivent s'inscrire dans une optique de recherche. Les équipes soumissionnaires doivent donc disposer d'une expertise « sécurité routière » ou d'une expertise « métier » (en statistique, en évaluation, en analyse socio-économique, etc.). Les équipes doivent être en capacité (expertise, moyens logistiques et humains) de mener des études ayant pour ambition d'orienter le décideur public dans la définition de la politique de sécurité routière. Au regard de l'enjeu que représente ces thématiques pour la sécurité routière, le comité de sélection souhaite pouvoir disposer de restitutions de travaux à intervalles réguliers pour alimenter l'action publique.

Par ailleurs, nous invitons les membres d'organismes privés qui seraient soumissionnaires (entreprises, sociétés civiles, groupements d'intérêt économique, associations) à s'associer avec des équipes de recherche afin de bénéficier de l'expertise et des études de chercheurs reconnus dans le domaine. De même, nous invitons les membres d'organismes privés à nous préciser le nom du dirigeant de la société ou de l'entreprise, qui sera ensuite le signataire officiel de la convention.

### **Durée et budget des projets proposés**

Le soutien financier de la DSR sera déterminé en fonction du degré de priorité du sujet proposé. Son montant pourra se situer dans une fourchette estimative de 10 000€ à 100 000€ par an.

Le soutien financier de la DSR consiste en une subvention dont le montant ne peut couvrir l'intégralité du montant du projet.

Pour faciliter la lisibilité des frais engagés et des moyens mis à disposition, en cas de groupement, vous veillerez à rédiger une annexe financière par membre du groupement.

## **2. Composition du dossier de soumission simplifiée**

Le dossier de soumission simplifiée sera composé des documents suivants rédigés en français, les numéros correspondants doivent être repris pour chaque pièce transmise :

- P1. Un document de présentation des membres de l'équipe projet : 2 pages maximum par personne mobilisée, indiquant les fonctions actuellement et principalement occupées, leurs disciplines scientifiques, leurs domaines de recherches et d'études, leur expérience professionnelle mobilisée dans le cadre du projet, leurs publications récentes. Ce document devra préciser le nom et les coordonnées d'une personne référente du projet, afin de faciliter les échanges lors de la procédure de sélection des projets. **L'adresse postale à laquelle les documents officiels doivent vous être envoyés doit être impérativement renseignée dans le dossier afin d'éviter toute erreur d'attribution.**
- P2. Un document de 4 pages maximum présentant le projet d'étude ou de recherche proposé (le thème de recherche, les objectifs et finalités du projet, les sources qu'il est envisagé de mobiliser et les droits d'accès aux données et à l'information dont bénéficie déjà l'équipe, la méthodologie proposée).
- P3. Une grille de synthèse du projet (modèle ci-joint)
- P4. Une prévision de calendrier de réalisation (calculé en mois (M1, M2, M3...) à partir de la date d'attribution de subvention)
- P5. Une prévision de budget précisant le montant global, la part de l'aide financière sollicitée auprès de la DSR (modèle ci-joint). En cas de groupement, une annexe financière est à rédiger par membre du groupement.
- P6. Une attestation signée du représentant du ou des organisme(s) au(x)quel(s) appartiennent les membres de l'équipe projet qui indique qu'il soutient, y compris financièrement, le projet (modèle joint).

**Merci de prendre en compte que tout dossier incomplet ne sera pas soumis au comité de sélection. Chaque pièce devra être numérotée comme ci-dessus**

## **1. Transmission du dossier de soumission simplifiée**

Le dossier de soumission simplifiée pourra être transmis par courriel à l'adresse fonctionnelle de l'ONISR : [onisr-dscr@interieur.gouv.fr](mailto:onisr-dscr@interieur.gouv.fr)

Un accusé de réception sera adressé à la personne référente du projet. En cas de non réception de ce dernier, la personne référente du projet est invitée à contacter par téléphone ou par courriel, l'ONISR :

Esna AMINI : 01 86 21 58 62 [esna.amini@interieur.gouv.fr](mailto:esna.amini@interieur.gouv.fr)

Ophélie LOUIS : 01 86 21 58 78 [ophelie.louis@interieur.gouv.fr](mailto:ophelie.louis@interieur.gouv.fr)

## **2. Modalités de sélection des projets**

### **a) Les éléments d'appréciation des projets proposés**

Après examen de la recevabilité des dossiers, une liste de projets présélectionnés sera arrêtée après chaque réunion du comité de sélection, au vu :

- des thématiques auxquelles se réfère le projet,
- du sujet proposé,
- des objectifs et finalités du projet et notamment de l'apport en connaissance visé et de son utilité pour le décideur public,
- de l'ambition des chercheurs à alimenter la DSR de restitutions régulières et pragmatiques,
- des sources mobilisées et des droits d'accès aux données et à l'information dont dispose déjà l'équipe,
- de la méthodologie proposée,
- de la composition de l'équipe et du profil de chaque membre de cette équipe,
- du montant global du projet et de celui de l'aide financière sollicitée,
- du calendrier estimatif de réalisation du projet.

### **a) Analyse et pré-sélection des projets par le comité de sélection**

L'évaluation et la sélection des projets est assurée par un comité de sélection composé :

- du Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR) ou de son représentant,
- de la Secrétaire générale de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) ou de son représentant,
- des sous-directeur(trice)s et chef(fe)s de départements de la DSR ou de leurs représentants,
- des conseillers(ères) techniques du Délégué interministériel à la sécurité routière (DISR).

Le comité de sélection pourra à titre exceptionnel, lors de son analyse, et au vu de la technicité du projet proposé, solliciter une expertise externe.

Les projets proposés seront analysés individuellement par un ou plusieurs membre(s) du comité de sélection, plus particulièrement compétent(s) en fonction des éléments d'appréciation énoncés ci-dessus. Ils donneront ensuite lieu à une discussion collégiale au sein du comité de sélection qui opérera un choix fondé sur le niveau de priorité du projet au vu des thématiques identifiées dans le présent appel à projet, de l'apport en connaissance visé par le projet et de la qualité globale de celui-ci. L'équilibre des thématiques compte tenu des projets en cours sera également pris en compte.

La décision de pré-sélection est prise par le Délégué interministériel à la sécurité routière.



La liste des projets présélectionnés est publiée sur le site internet de l'ONISR.

La Délégation à la sécurité routière (DSR) informe l'ensemble des référents des projets de la décision de sélection ou non de leur proposition.

**a) La finalisation des projets présélectionnés**

Une audition des membres de l'équipe du projet présélectionné pourra être organisée à Paris (18-20, rue des Pyrénées – 75 020 Paris). Elle pourra également se dérouler par visioconférence ou audioconférence.

A l'issue de cette phase de pré-sélection, une phase d'échanges avec l'équipe du projet et les services de la DSR permettra de compléter le dossier de soumission et d'élaborer la convention de subvention.

Les échanges se feront avec la personne référente du projet via l'adresse électronique suivante :

[onisr-dscr@interieur.gouv.fr](mailto:onisr-dscr@interieur.gouv.fr)

**b) La signature des conventions de subvention**

Les projets sélectionnés seront financés par la Délégation à la sécurité routière (DSR) à la suite de la signature d'une convention de subvention avec les organismes auxquels appartiennent les équipes d'études et de recherches.

La phase de signature des conventions de subvention débutera à partir de juin 2020.

## **Annexe A : Présentation des thématiques prioritaires de la session 2020**

### **A) La stratégie de la DSR en matière de recherches et d'études<sup>1</sup>**

Au vu des enjeux de sécurité routière découlant de l'analyse de l'accidentalité de ces dernières années, la DSR souhaite intensifier sa connaissance dans les domaines suivants :

#### **Thème 1 : Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers d'EDP et de deux-roues motorisés)**

Entre 2000 et 2010, la mortalité des piétons a diminué de - 5,4 % par an en moyenne, celle des cyclistes de - 6 %. Ces usagers ont bénéficié de mesures d'aménagement d'infrastructures en faveur des modes doux et de la baisse des vitesses des automobilistes. Entre 2017 et 2018, la mortalité piétonne a diminué de 2% et celle des cyclistes a diminué de 3% marquant une inversion de tendance par rapport à 2016-2017. La part de la mortalité des piétons et cyclistes tués en 2018 demeure néanmoins élevée, avec 470 piétons et 133 cyclistes tués. De plus, si l'on analyse la tendance entre 2000 et 2010, la mortalité des cyclistes a augmenté de 14%, soit 20 tués de plus en 2018 qu'en 2010.

Les engins de déplacement personnel (EDP) se sont progressivement inscrits comme un enjeu de société dans notre pays comme à l'international. Ce sont des engins motorisés (trottinette électrique, segway, gyropode...) ou non motorisés (rollers, trottinettes classique, skate board...). Leur accidentalité est très majoritairement urbaine en particulier là où des services de trottinettes en free-floating sont disponibles. Une première réponse réglementaire est intervenue avec le décret du 25 octobre 2019 qui introduit les EDP dans le Code de la Route. Il fixe l'âge minimum à 12 ans pour utiliser un EDP à moteur et la vitesse maximale à 25 km/h. Il leur interdit de rouler sur les trottoirs (sauf autorisation exceptionnelle) et les oblige à rouler sur les pistes cyclables lorsqu'il y en a, et sur les routes limitées au maximum à 50 km/h dans le cas contraire.

La mortalité en deux-roues motorisés (motocyclistes et cyclomotoristes) a bénéficié de la baisse des vitesses des automobilistes et à un degré moindre de la leur, les premiers radars automatiques ne pouvant les intégrer. Cependant, plusieurs mesures visent à la réduction de leur accidentalité comme le déploiement de radars double face ou l'accès progressif à la puissance à partir de 2017. La mortalité en deux-roues motorisés a baissé de 4% en 2018. Il faut néanmoins mettre en avant que les deux-roues motorisés constituent 21% de la mortalité routière alors qu'ils ne représentent que 2 % de la circulation totale.

---

<sup>1</sup>Les chiffres présentés ci-dessous sont issus, en majorité, du bilan de l'accidentalité routière de 2017 et des données prévisionnelles de l'accidentalité routière de 2018 (ONISR). Ces données sont donc sujettes à évolution et modification.

## **Thème 2 : Les classes d'âges en sur-risque : les jeunes adultes et les personnes âgées**

En 2018, la mortalité a globalement baissé pour toutes les catégories d'âges. Le taux de mortalité rapportée à la population de chaque classe d'âge indique certes une progression du risque chez les 50 ans et plus, mais malgré une amélioration sensible chez les jeunes adultes (18-24 et 25-34 ans) ces derniers restent parmi les plus touchés.<sup>2</sup>

### L'accidentologie des jeunes adultes

Depuis 2010, la mortalité des jeunes (- de 25ans) a enregistré une forte baisse, soit 439 vies perdues en moins en 2018 par rapport à 2010. Entre 2010 et 2018, la part des tués de moins de 17 ans a diminué de 35% alors que celle des 18-25 ans a diminué de 41%. On comptait en 2018, 13 morts pour 1 million d'habitants dans la catégorie d'âge « moins de 17 ans » et 91 tués par million d'habitants pour la catégorie d'âge « 18-24 ans ». La mortalité des jeunes de 18-24 ans est en forte baisse cette année (- 12 %) et affiche un résultat de près de 41% inférieur à celui de 2010. La baisse de l'accidentalité (mortalité mais aussi blessures graves) est particulièrement marquée chez les jeunes cyclomotoristes ; en revanche, la mortalité des jeunes motocyclistes reprend en hausse notamment en agglomération et sur autoroute. En Outre-mer, une légère hausse a également été enregistrée, avec 4 morts de plus qu'en 2017.

Les 25-34 ans ne sont pas non plus épargnés par une forte accidentalité. Les chiffres définitifs de 2018 réalisés par l'ONISR affichent d'ailleurs 511 tués sur les routes pour les 25-34 ans contre 493 pour cette dernière année 2018. La mortalité des 25-34 ans a baissé de 4% entre 2013 et 2018, contre -22% pour les 18-24 ans, ce qui montre l'importance de la prise en compte de l'accidentalité de cette catégorie d'âge.

En milieu scolaire, l'éducation routière est présente à l'école élémentaire tout au long des cycles et aboutit à la délivrance de l'attestation de première éducation à la route (APER) en fin de CM2. Au collège, l'éducation routière est validée à deux niveaux, en fin de cinquième et en fin de troisième, par la réussite aux attestations scolaires de sécurité routière (ASSR 1 et ASSR 2). Depuis la rentrée scolaire 2015-2016, une demi-journée d'éducation à la sécurité routière est instaurée dans les lycées et les centres de formation d'apprentis (publics). La formation en milieu scolaire a permis de réduire la mortalité piétonne des enfants scolarisés en école primaire (entre 6 et 10 ans) d'une vingtaine par an dans les années 2000-2002 à une moyenne de 5 par an sur la période 2013-2016. La mortalité des cyclomotoristes de 14 à 18 ans est passée d'environ 190 par an sur la période 2000-2002 à une moyenne de l'ordre de 60 par an sur 2013-2016.

Il n'existe pas pour l'instant de rendez-vous pédagogiques post-permis qui permettraient de suivre la montée en compétences du jeune conducteur novice. La loi du 18 novembre 2016 relative à la modernisation de la justice du XXI<sup>e</sup> siècle prévoit néanmoins la mise en place d'une formation complémentaire de ce type à l'attention des conducteurs novices volontaires.

<sup>2</sup>Bilan provisoire de l'accidentalité routière 2018, ONISR.

Par ailleurs, depuis juin 2016, il est obligatoire d'être titulaire du permis A2 depuis au moins deux ans et de suivre une formation de 7 h avant de pouvoir obtenir le permis A, qui permet de conduire des engins de plus de 35 kW. Cette condition s'appliquait déjà depuis 2013 aux candidats de moins de 24 ans.

Le dernier Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) a recommandé une mesure visant à favoriser l'engagement des étudiants à la prévention routière. Pour autant, la sécurité routière demeure un sujet peu traité dans l'enseignement supérieur, excepté lorsqu'elle est associée à la prévention des dangers de la consommation d'alcool et de stupéfiants.

La sécurité routière dans l'enseignement supérieur est donc une thématique riche en potentialité qu'il serait intéressant de proposer dans le cadre de l'appel à projets 2020.

#### L'accidentologie des personnes âgées

Les projections actuelles indiquent que d'ici 2050 un Français sur trois aura plus de 60 ans, et la proportion de personnes âgées de plus de 75 ans aura doublé. Or, le risque et la gravité des accidents de la route sont nettement plus élevés pour les seniors, particulièrement pour ceux âgés de 75 ans ou plus. On compte 12 seniors tués pour 100 blessés, contre 4 pour les moins de 65 ans. Cette gravité est constatée quel que soit le mode de déplacement et en agglomération comme hors agglomération.

L'accroissement de la part des conducteurs âgés sur nos routes commande de mieux appréhender l'importance des facteurs d'insécurité routière liés aux états de santé et aux consommations de médicaments. D'autres facteurs doivent également être analysés dans le cadre de cette thématique tels que la mobilité, la perte d'autonomie, la perception des incapacités et les éventuelles adaptations comportementales à ces incapacités.

Pour améliorer encore la connaissance des conséquences du vieillissement du conducteur, les analyses portant sur les interactions entre les trois composantes (état de santé, consommation de médicaments et comportements de conduite) doivent être approfondies.

#### Le « continuum » éducatif à la sécurité routière : l'éducation routière tout au long de la vie

Dès le plus jeune âge et tout au long de la vie, l'éducation routière développe un ensemble de connaissances, de bonnes pratiques et de comportements pour améliorer le niveau de sécurité en circulation. Pour assurer le maintien en mobilité des seniors en toute sécurité, il est essentiel de développer des actions de prévention et de formation spécifiques. Le continuum éducatif peut ainsi être étendu aux seniors, grâce à la mise en place d'évaluations de l'aptitude à conduire, de programmes de réentraînements, de stages de formation ou d'ateliers. Ces interventions sont à développer afin que les seniors adoptent un bon comportement et une conduite adaptée à leur état cognitif (autorégulation, compensation des déficits des fonctions cognitives et motrices).

### **Thème 3 : La réduction du nombre de blessés graves**

La déclaration de La Valette de mars 2017 fixe un nouvel objectif consistant à réduire de moitié le nombre de blessés graves dans l'Union européenne d'ici 2030 par rapport au niveau de référence de 2020 dans le cadre d'une stratégie globale en matière de sécurité routière.

En France, sur la base du Registre du Rhône et des données BAAC, le nombre de blessés graves M.AIS 3+ est estimé à 24 000 en moyenne sur les années 2012 à 2015, soit un ratio de 7 blessés graves pour 1 tué. Parmi les blessés graves, plus d'un tiers conserveront des séquelles pour le reste de leur vie. Globalement, 70 % des blessés M.AIS3+ sont des usagers vulnérables, selon les données du registre du Rhône.

La réduction de la mortalité routière est encore très liée à des actions envers les automobilistes: en 2018, 1647 automobilistes sont décédés. De plus, les accidents de deux-roues motorisés, de cyclistes et de piétons impliquent largement des automobilistes.

La réduction du nombre de blessés graves nécessite encore plus de politiques axées sur la protection des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes) qui représentent près de 70 % des blessés graves. Or, ces derniers sont traditionnellement ceux pour lesquels il est le plus difficile de progresser, leur accidentalité depuis 2008 ayant peu évolué, en-dehors des cyclomotoristes et des usagers de motocyclette légère. L'amélioration de leur détection par les conducteurs ou les nouvelles technologies des véhicules est primordiale. Le port des équipements de protection pour les cyclistes et les usagers de deux-roues motorisées est également à systématiser afin de diminuer le risque de blessures sérieuses.

La réduction du nombre de blessés graves nécessite encore plus de politiques axées sur la protection des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes et motocyclistes), qui représentent près de 70 % des blessés graves. Or, ces derniers sont traditionnellement ceux pour lesquels il est le plus difficile de progresser, leur accidentalité depuis 2008 ayant peu évolué, en-dehors des cyclomotoristes et usagers de motocyclette légère.

## **Thème 4 : Les facteurs comportementaux**

(La vitesse, l'alcool, les stupéfiants, le non-respect des règles de circulation, le défaut d'attention et la perte de vigilance)

Au-delà de l'accidentologie par thématiques prioritaires, il convient également d'approfondir la connaissance des comportements des usagers pour mieux cibler les actions publiques et suivre leur performance.

### L'alcool :

Depuis 2000, la part des accidents mortels avec alcool est relativement stable, aux environs de 30 %. Les accidents avec un conducteur alcoolisé sont nettement plus graves que les autres. Le nombre de personnes tuées pour 100 blessés hospitalisés est de 24 pour les accidents avec alcool contre 11 pour les accidents sans alcool. L'étude SAM rapporte que le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8,5 en moyenne chez les conducteurs alcoolisés. Le risque d'être impliqué dans un accident corporel grave est multiplié par 3 pour un taux de 0,5 g/l de sang, par 8 pour 1 g/l, et par 32 pour 1,6 g/l. L'alcool au volant concerne toutes les générations et particulièrement les 18-24 ans et les 25-44 ans. 93 % des conducteurs alcoolisés impliqués dans un accident mortel sont des hommes.

### Les stupéfiants

En 2017, 494 personnes ont été tuées dans un accident avec stupéfiants, dont 294 étaient les conducteurs sous emprise de stupéfiants. En 2018, la part de la présence des stupéfiants dans les accidents mortels demeure globalement identique à celle de 2017. Entre 2014 et 2018, la part des auteurs présumés d'accidents mortels sous emprise de stupéfiants représentait ainsi 9% de la part totale des auteurs présumés d'accidents mortels. Entre 2010 et 2016, le nombre de personnes tuées dans ces accidents varie autour de 500 par an ; la proportion de personnes tuées dans ces accidents, parmi les accidents où l'information des stupéfiants est connue, fluctue entre 21 % et 26 %.

#### Les vitesses inadaptées ou excessives

La vitesse influe à la fois sur la capacité du conducteur à s'adapter aux situations rencontrées, sur la genèse de l'accident et sur sa gravité lésionnelle. Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au-delà de 55 km/h lors de l'impact). Les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation, ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain. Or, la plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h. En 2018, la vitesse est présente comme cause dans un peu plus d'un tiers des accidents mortels alors qu'elle représente 18% des causes des accidents mortels sur autoroute. Cette proportion, en 2017, était plus élevée que la moyenne chez les conducteurs de deux-roues motorisés (44 %) et plus faible chez les conducteurs de véhicules utilitaires légers et de poids lourds (respectivement 18 et 13 %).

#### Le non-respect des règles de circulation

En 2017, 24 084 conducteurs, soit 26 % des 92 066 conducteurs impliqués dans les accidents corporels non mortels, ont eu au moins une infraction renseignée. En fonction du type de véhicule conduit, ce taux varie de 13 % pour les vélos à 34 % pour les camionnettes. Dans les accidents mortels, 1 694 conducteurs sur les 4998 impliqués ont eu au moins une infraction renseignée, soit 34 %. Ce taux varie de 5% pour les transports en commun à 41% pour les cyclomoteurs.

#### Le défaut d'attention

La conduite nécessite une information permanente du conducteur et une forte concentration pour pouvoir réagir au plus vite et prendre les bonnes décisions. Pourtant, l'attention du conducteur est ponctuellement détournée vers d'autres tâches, réduisant sa capacité de détection des événements de la circulation et de réaction aux incidents. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), les distractions contribueraient à 10 % des accidents mortels en Nouvelle-Zélande et 16 % aux USA. En France, 9 % des accidents mortels présenteraient un facteur causal « inattention ou téléphone » (source APAM). Il existe plusieurs types de distracteurs (visuels, manuels, cognitifs ou auditifs) provenant de sources internes ou externes au véhicule.

## **Thème 5 : Aides au respect des règles et à la circulation en sécurité**

Les infrastructures routières (chaussée et aménagements divers) donnent du sens à la route à travers les fonctions et usages attribués au tracé, carrefours, profils en long et en travers, aménagements paysagers, signalisations, etc. La prise d'information visuelle et son traitement influent sur la compréhension de la situation de conduite par les usagers de la route, la prise de décision, le respect des règles et les actions qui en découlent. Les infrastructures routières jouent donc un rôle essentiel au sein du système homme-véhicule-infrastructure et représentent un facteur contributeur dans 34% des accidents.

La sécurisation des infrastructures vise à rendre l'environnement routier perçu par les usagers plus lisible, donc plus compréhensible et plus sûr. Des nouveaux concepts d'aménagement, de signalisation et d'aides à la conduite peuvent ainsi empêcher la survenue d'un accident, ou de minimiser la gravité de ses conséquences.

Cet axe a pour objectif de renforcer les études dans les domaines de la perception et de la compréhension de la route et de son environnement :

- dès la conception et tout au long de l'exploitation de la route (analyse d'enjeux accidents sur des réseaux, développement de logiciels s'appuyant sur des SI géographiques, diagnostics et proposition d'actions de correction, etc.),
- sur une très grande variété d'environnements (urbain, périurbain, interurbain), à destination de multiples acteurs : les décideurs publics (travaux de recherche prénormatifs et techniques, évaluation du lien entre infrastructure et sécurité routière, etc.), les gestionnaires routiers (outils de mesure et de diagnostic, etc.), les constructeurs et équipementiers (mise au point de systèmes d'aides à la perception, etc.)

Pour répondre aux nouvelles exigences des usagers, l'innovation est également au cœur de la conception et de l'amélioration des infrastructures routières. Elles doivent ainsi répondre aux défis de la route « intelligente » et de la route « qui pardonne », pour une route plus sûre, plus efficace, plus écologique, plus connectée.

## **Thème 6 : Le véhicule intelligent**

Le développement du véhicule automatisé représente un enjeu important pour la politique de sécurité routière car les évolutions technologiques permettent d'offrir des fonctionnalités de délégation de conduite de plus en plus performantes dans les véhicules. Les fonctionnalités et les domaines d'application offerts sont très divers, et concernent autant les véhicules particuliers, que les véhicules de transports collectifs, ou le transport de fret.

Le véhicule autonome devrait permettre une fluidification du trafic routier en accroissant considérablement l'efficacité des mesures de régulation dynamique du trafic. Il devrait

également impacter fortement la mobilité urbaine : les frontières entre le véhicule individuel, le taxi ou VTC et les transports en commun s'estompant. Une telle évolution conduira à revoir les fondements des politiques de déplacements urbains.

Les véhicules automatisés pourraient révolutionner non seulement les politiques de transport et de mobilité, voire d'aménagement du territoire et de gestion urbaine, mais également, dès aujourd'hui, le positionnement des segments industriels et notamment ceux de la construction automobile et de l'industrie routière face aux industriels des télécommunications, du multimédia et, plus largement, de l'innovation « servicielle ».

Ainsi, l'automatisation, combinée avec le développement de la connectivité des véhicules, est susceptible de modifier fondamentalement les chaînes de valeur dans le monde des transports, autour des questions de partage et de valorisation des données. Cette « révolution » s'accompagnera de phénomènes qui modifient le rôle des acteurs, font évoluer les usages et déplacent l'emploi, représentant ainsi un enjeu de premier plan.

Ces innovations, qui ont connu une forte accélération ces dernières années, font l'objet, en France comme dans la plupart des pays, d'une politique d'expérimentation permettant de s'assurer qu'elles répondent aux exigences de sécurité routière et d'acceptabilité.

## **Thème 7 : L'évaluation de l'action publique en faveur de la sécurité routière et synergies avec d'autres politiques publiques**

L'évaluation des politiques publiques vise à produire une connaissance sur une politique, elle concerne généralement une mesure ou un dispositif en particulier, et est effectuée dans le but d'améliorer sa mise en œuvre et les prises de décision à venir. La démarche permet d'apprécier la pertinence de la politique comme réponse apportée aux besoins de la société, mais aussi l'efficacité de cette politique au regard des objectifs initiaux.

La priorité sera donnée aux travaux d'évaluation s'orientant vers les dispositifs publics contribuant à faire diminuer l'accidentalité analysée dans les thèmes du présent appel à projets.

Elle sera également donnée aux projets prenant en compte des périmètres ministériels différents, la politique de sécurité routière étant éminemment interministérielle (Intérieur, transports, justice, santé, travail, éducation...).

Les démarches évaluatives qui proposeront de mesurer la contribution de mesures de sécurité routière à l'objectif global de réduction de la mortalité ou du nombre de blessés graves seront également prioritaires.

Les démarches évaluatives proposées dans la perspective d'une capitalisation des bonnes pratiques seront étudiées avec intérêt. Ainsi les projets proposant d'analyser les coûts de l'insécurité routière, les modalités de mise en œuvre de mesures de sécurité routière, leurs facteurs de résultat (mécanismes d'action, facteurs de réussite, limites, éléments propres aux conditions de contexte et de mise en œuvre de chaque mesure...) seront privilégiés.



## B). La sécurité routière : une politique interministérielle et un domaine de recherche interdisciplinaire

La politique de sécurité routière présente un caractère interministériel (intérieur, transports, environnement, justice, santé, travail, éducation).

Les études et recherches en sécurité routière intègrent des domaines touchant aux techniques et technologies (automobile, contrôle automatisé des vitesses), à l'ingénierie (routes, cinétique, détection), et aux sciences de la santé (épidémiologie, sciences cognitives, neurosciences, pharmacologie clinique). Son interdisciplinarité s'étend aussi aux champs des sciences économiques, sociales et humaines (éducation, psychologie).

La Délégation à la sécurité routière (DSR) s'attache ainsi à renforcer les coopérations scientifiques entre organismes issus de secteurs diversifiés, mobilisant des compétences multiples. Elle encourage les candidats à soumettre leurs projets dans le cadre de partenariats, de groupements ou de consortiums.

### Exemples de thèmes transversaux :

	En lien avec le MI
MTES (DGEC, Transports)	Infrastructures des réseaux routiers (urbains, interurbains, autoroutiers) Urbanisme Mobilités (politiques de déplacements) Conception et homologation des véhicules
Justice	Infractions routières et condamnations
Education nationale et enseignement supérieur	Education routière (APER, BSR, ASSR, Permis de conduire) Formation continue Prévention et sensibilisation
Santé	Prise en charge médicale et hospitalière des blessés État de santé Consommation excessive de médicaments et de produits psycho-actifs
Travail/Affaires sociales	Risque routier professionnel et formation Inégalités socio-territoriales

### Exemples de compétences mobilisables :

- Analyse d'accidents et des comportements
- Techniques et technologies des véhicules
- Ingénierie (routes, cinétique, détection, ergonomie...)
- Sciences de la santé (pharmacologie clinique, addictologie, épidémiologie, gériatrie, traumatologie, médecine du travail, médecine d'urgence...)

- Sciences humaines (psychologie, sociologie, économie, droit, éducation, communication...)
- Statistiques
- Data-science, modélisation, simulation, projection
- Evaluation des politiques publiques et prospective

## **Annexe B : Informations pratiques**

### **1. La Délégation à la sécurité routière (DSR)**

#### **LES ORIGINES DE LA DSR**

La Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) est une direction d'administration centrale créée en 1982 au sein du ministère de l'équipement. Elle est devenue la Délégation à la sécurité et à la circulation routières en 2008 et a été rattachée au ministère de l'intérieur en 2012. Elle est devenue la Délégation à la sécurité routière (DSR) depuis l'arrêté du 27 avril 2017.

#### **LE DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL A LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (DISR)**

Le Délégué à la sécurité routière exerce également, *intuitu personae*, les responsabilités de Délégué interministériel à la sécurité routière, fonction créée en 1972 en même temps que le Comité interministériel de la sécurité routière, présidé par le Premier ministre ou, par délégation, par le ministre de l'intérieur. Le DISR assure le secrétariat du CISR.

Monsieur Emmanuel Barbe est délégué à la sécurité routière depuis le 1<sup>er</sup> avril 2015.

#### **LES MISSIONS DE LA DSR**

La Délégation à la sécurité routière élabore et met en œuvre la politique de sécurité routière ; elle apporte son concours à l'action interministérielle dans ce domaine.

- **Le code de la route**

La DSR coordonne l'ensemble des travaux législatifs et réglementaires concernant le code de la route et les usagers de la route.

- **L'éducation routière**

La DSR élabore la politique menée en matière d'éducation routière et, à ce titre, définit les règles et conditions d'organisation des examens du permis de conduire ainsi que les dispositions relatives à l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière. Elle anime les réseaux professionnels de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière.

- **L'animation de la politique de sécurité routière**

La DSR est en charge de l'animation de la politique de sécurité routière au plan national et au plan local, et de la mise en œuvre de partenariats au niveau national.

- **Le contrôle automatisé des infractions routières**

La DSR contribue à la définition de la politique de contrôle automatisé des infractions routières et coordonne l'action interministérielle en cette matière. Elle conçoit et met en œuvre les systèmes de contrôle et de traitement automatisés des infractions routières. Elle exerce la tutelle de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (ANTAI).

- **La communication et l'information**

La DSR définit et met en œuvre la politique d'information, de communication et d'animation en matière de sécurité routière et promeut, au plan national et local, les actions interministérielles correspondantes.

- **Les études et expérimentations**

La DSR s'appuie sur l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) pour la collecte et la diffusion des informations nécessaires à la préparation, la mise en œuvre et l'évaluation de la politique de sécurité routière. Elle conduit, notamment avec cet Observatoire, des actions d'expérimentation et des études générales ou sectorielles dans les domaines de la sécurité routière.

- **Le permis de conduire et le certificat d'immatriculation**

La DSR est responsable du traitement automatisé dénommé « système national du permis de conduire, et du traitement automatisé dénommé « système d'immatriculation des véhicules ». La DSR contribue, en liaison avec les services des ministères chargés de l'écologie, de l'énergie et des transports, à la réglementation relative à l'immatriculation des véhicules.

## **1. L'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR)**

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR)<sup>3</sup> est un organisme placé auprès du Délégué interministériel à la sécurité routière. Il a pour principales missions : la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales, notamment les Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (ou fichier BAAC). Il assure aussi le suivi des études d'accidentologie routière ainsi que l'évaluation des nouvelles mesures de sécurité routière prises ou envisagées.

Chaque année, l'ONISR publie le bilan de l'accidentalité en France. Ce bilan annuel a pour but de mieux appréhender l'accidentalité et d'en comprendre les composantes à travers notamment des analyses thématiques et transversales. Il s'agit également de mettre en évidence les enjeux majeurs de la sécurité routière.

## **LA PROGRAMMATION ET VALORISATION DES ETUDES ET DE LA RECHERCHE**

L'ONISR assure, en partenariat avec les sous-directions de la DSR, la programmation des études et de la recherche. Il organise, en lien avec les référents des études, les séances du comité des études de la DSR qui se tiennent mensuellement. Il capitalise et valorise

---

<sup>3</sup> Décret 93-1221 du 8 novembre 1993 modifiant le décret n° 75-360 du 15 mai 1975 modifié relatif au comité interministériel de la sécurité routière et portant création d'un Observatoire national interministériel de la sécurité routière

l'information notamment en publiant sous une forme résumée les interventions des chercheurs. Il apporte également son appui au montage de journées ou de séminaires organisés par le réseau scientifique et technique.

### **LA SECURITE DES DEPLACEMENTS**

L'ONISR recueille, assemble, exploite et valorise des données exogènes d'exposition au risque routier, relatives notamment au comportement des usagers (vitesses pratiquées, port de la ceinture, du casque et usage du téléphone en conduisant). Il effectue ou assure également le suivi des études et recherches sur l'exposition au risque routier et évalue l'impact des mesures de sécurité prises ou envisagées. Il recueille et exploite les données relatives aux infractions routières relevées par les forces de l'ordre, à leur impact sur le permis à points et aux condamnations et sanctions prononcées par les tribunaux.

### **LES ANALYSES STATISTIQUES**

L'ONISR pilote la base de données accidents et le dispositif qui encadre le traitement des statistiques de l'accidentalité routière. Il traite les cas particuliers et vérifie la cohérence des données avec d'autres services et sources provenant notamment des remontées rapides hebdomadaires et annuelles. Il produit et édite le baromètre mensuel. Il effectue des exploitations BAAC renseignés par les forces de l'ordre, constitue des séries longues. Il anime notamment le réseau des ORSR et ODSR, relais privilégiés des actions mises en œuvre par l'ONISR. Ils traitent les anomalies et consolident la base en lien avec des questionnaires de voirie et les forces de l'ordre (procès-verbaux d'accidents).

### **LE SYSTÈME D'INFORMATION ACCIDENTS**

L'ONISR assure la maîtrise d'ouvrage du système d'information et coordonne la chaîne d'enregistrement et d'exploitation de la base des accidents corporels de la circulation. Ceci intègre l'ensemble des ressources tant matérielles avec les différents outils qu'humaine avec les forces de l'ordre, le réseau scientifique et techniques (RST) et les Observatoires régionaux et départementaux. Cette organisation permet de collecter, stocker, traiter et communiquer les informations sur l'accidentalité routière.



## **Annexe C : Documents à compléter et à fournir avec le dossier de soumission simplifiée**

Documents à compléter et à renvoyer à l'ONISR :

- Attestation du représentant du ou des organismes de rattachement
- Modèle de prévision budgétaire du projet
- Grille de synthèse du projet

(Voir documents ci-après)



• **Prévision budgétaire du projet**

• **Montant estimatif**

	Montant unitaire	Quantité	Montant (€)
<b>Poste de dépense n°1</b> <i>Exemple : Frais de mission</i>			
• <i>Frais de déplacement</i>	€		€
• <i>Frais de restauration</i>	€		€
<b>Poste de dépense n°2</b> <i>Exemple : Frais de rémunérations et charges</i>			
• <i>Vacations administratives</i>	€		€
• <i>Gratification stagiaires</i>	€		€
<b>Poste de dépense n°3</b> <i>Exemple : Valorisation</i>			
• <i>Colloque de restitution</i>	€		€
• <i>Contribution à publication</i>	€		€
• <i>Frais de reprographie</i>	€		€
• <i>Frais de traduction</i>	€		€
<b>Sous total (hors frais de gestion)</b>	€		€
<i>Frais de gestion (...%)</i>			
<b>TOTAL HT</b>	€		€
Total TVA 0%	€		€
<b>TOTAL TTC</b>	€		€

• **Moyens humains mis à disposition par l'organisme de rattachement**

Nom	Grade de l'agent	Coût mensuel (€)	Coût total (€)

Le coût total comprend les salaires, les charges et les frais fixe de l'organisme.

• **Taux de subvention**

Coût total « Moyens humains mis à disposition par l'organisme de rattachement »	€
Montant de la subvention sollicitée	€
Coût total du projet	€
<b>Taux de subvention</b>	<b>%</b>



• Grille de synthèse du projet

Les candidats pourront ici fournir et synthétiser l'ensemble des éléments justificatifs à l'appui de la faisabilité, de la cohérence et de la pertinence du projet proposé, au regard de sa dimension administrative, scientifique, technique, et financière.

<b>Description scientifique et technique</b>	Titre du projet	
	Thématique(s) ciblée(s) par le projet	
	Discipline(s) scientifiques(s) et technique(s)	
	Objectifs, finalités	
	Apport en connaissance visé	
	Fondement scientifique ( <i>sources, données, informations disponibles</i> )	
	Méthodologie proposée	
	Valorisation des résultats envisagée	
<b>Équipe</b>	Organisme de recherche/laboratoire ( <i>nom, acronyme, adresse</i> )	
	Composition de l'équipe ( <i>profils, compétences mobilisées, expérience</i> )	
	Personne référente du projet ( <i>nom, adresse mail, numéro de téléphone</i> )	
	Adresse postale à laquelle vous contacter (de ou des organisme(s) impliqués dans le projet)	
<b>Financement</b>	Montant global du projet	
	Montant de la subvention sollicitée	
	Moyens complémentaires	
<b>Calendrier</b>	Durée du projet	
	Étapes des travaux réalisés	
<b>éRésumé</b>	Résumé du projet (1 200 caractères max.)	