

# **PROJET D'ERA « ANALYSE DE L'ACTION PUBLIQUE DE SECURITE ROUTIERE »**

L'équipe de Recherche Associée (ERA) du Cete de l'Ouest à Nantes, encadrée sur le plan scientifique par l'équipe APSER de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (*INRETS*) réalise des recherches dont la finalité est de contribuer à l'amélioration de la sécurité routière par l'analyse de l'action publique de sécurité routière.

Ce partenariat scientifique entre l'INRETS et le Cete de l'Ouest répond au fait que la sécurité routière demeure un enjeu central pour les pouvoirs publics, comme l'a rappelé le Comité interministériel de la sécurité routière qui s'est réuni le mercredi 13 février 2008. Il n'est pas possible de se résoudre à une fatalité de plus de 4 500 morts sur les routes de France et l'objectif de passer sous la barre des 3 000 personnes tuées sur les routes d'ici à 2012 a été fixé par le Président de la République.

Ce partenariat répond également aux orientations stratégiques de l'INRETS et du RST. Pour l'INRETS, l'ERA « analyse de l'action publique de sécurité routière » offre une entrée territoriale à ses chercheurs, analystes de l'action publique. Elle leur fournit les ressources et outils indispensables à une compréhension affinée de la formulation de cette action publique, c'est-à-dire au plus près de ceux qui sur le terrain en assurent la mise en œuvre. Pour le Cete de l'Ouest, l'équipe APSER de l'INRETS apporte un partenariat scientifique efficace et qui l'aidera à développer des compétences méthodologiques et des connaissances théoriques solides et innovantes en son sein.

Ce partenariat se développe autour d'un programme de recherche (1) et d'une équipe de recherche (2), dont ce protocole fixe les modalités de fonctionnement (3).

## **1 – Le programme de recherche**

Dans le cadre du programme quadriennal, l'ERA se propose d'étudier plus particulièrement l'instrumentation de l'action publique de sécurité routière. L'analyse de l'action publique est une démarche de sciences sociales, académiquement constituée à partir des concepts et outils méthodologiques de différentes disciplines (science politique, sociologie, économie, droit, gestion et psychologie sociale et cognitive). La particularité du regard des analystes de l'action publique est qu'il ne porte pas tant sur le problème – ici l'insécurité routière – que sur les processus de traitement de ce problème. La connaissance de ces processus se révélant tout aussi essentielle à la résolution du problème que la connaissance du problème lui-même. Ce type de connaissance permet aussi de renforcer l'efficacité et la légitimité de l'action publique engagée.

Ce questionnement peut être développé pour différents dispositifs de sécurité routière voire même de dispositifs destinés à améliorer la circulation routière. On songe, par exemple, à des aménagements routiers, tels que la définition de zones 30 ou bien à l'introduction de péages urbains ou encore de dispositifs de lutte contre la conduite en état d'alcoolémie. Les représentations de certains espaces géographiques et sociaux, dont la littérature fait ressortir les particularités et qui peuvent de ce fait susciter l'adoption de mesures spécifiques - proximité des écoles et des zones d'emploi, quartiers résidentiels par exemple... – pourront aussi être

interrogées à moyen terme. Mais, dans un premier temps, le questionnement sur l'instrumentation de l'action publique de sécurité routière sera construit à partir d'une double interrogation concernant « l'acceptation » et « l'impact » des instruments adoptés pour améliorer la sécurité routière. Ce choix se justifie à la fois par les compétences, travaux et études menées par les équipes concernées de l'INRETS et du Cete de l'Ouest et aussi par la poursuite et la diversification en cours du déploiement des radars automatiques.

### **1.1. L'analyse de l'acceptation de l'automatisation du contrôle des infractions routière : contrôle automatisé de la vitesse, contrôle automatisé des feux rouges**

Le partenariat avec le Cete de l'Ouest pourra, dans un premier temps, permettre de compléter et d'approfondir les recherches de l'INRETS sur l'acceptation des dispositifs de contrôle automatisé en recourant à des méthodologies que l'équipe APSER n'est pas en mesure de mettre en place seule.

Une revue de littérature réalisée en 2007 par l'équipe APSER, à la demande de la DSCR, a montré que le sondage d'opinion constitue l'outil le plus couramment utilisé pour mesurer l'acceptabilité ou l'acceptation du contrôle automatisé (vitesse et/ou feu). Face aux limites et biais de cet outil des sciences sociales, des auteurs se sont néanmoins tournés vers d'autres méthodes, qu'ils jugent complémentaires et surtout moins globalisantes : le recours aux entretiens collectifs (*focus groups*) et l'analyse des discussions sur les forums électroniques. Pour le cas français, nous avons analysé des discussions sur les forums électroniques et recours aux entretiens approfondis dans le cadre d'un rapport du PREDIT. Aujourd'hui, pour affiner encore la connaissance de l'acceptation du recours au contrôle automatisé, il conviendrait d'utiliser la méthode des *focus groups*, notamment pour mieux étudier, ce que nous avons appelé « l'acceptation professionnelle » - celle des agents en charge du déploiement et du fonctionnement du dispositif - ou encore « l'acceptation politique » - celle des élus directement concernés.

Un *focus group* est un groupe de discussion, réunissant 5 à 10 personnes, animé par des modérateurs / facilitateurs qui ont pour but d'obtenir des informations qualitatives relatives aux opinions et représentations des gens face à des idées ou des produits donnés. L'objectif de cette méthode est de saisir des attitudes, des opinions et des croyances associées à l'usage des cameras à travers la discussion d'un échantillon d'utilisateurs doté ou non d'un profil bien défini. Elle se prête bien au traitement de sujets sensibles, notamment si on constitue des groupes homogènes. Les individus parlent plus facilement lorsqu'ils se sentent en sécurité entourés de leurs semblables, de personnes qu'ils considèrent comme leurs égaux. L'intérêt de cette méthode, par rapport aux entretiens individuels est que les commentaires d'un participant suscitent les commentaires d'autres participants.

La littérature internationale montre l'intérêt d'une telle démarche. Cette méthode est, par exemple, utilisée par Fontaine, Schrock et Ullman [2002] au Texas, par Wells [2005] en Angleterre ou encore par Cunningham, Hummer et Moon [2005] en Caroline du Nord. Chez les premiers, le recours aux « focus groups » intervient après une phase d'évaluation technique sur quatre sites. L'étude de l'acceptabilité y est donc envisagée comme un complément à l'évaluation technique. Les *focus groups* constitués réunissent uniquement des professionnels (agents administratifs et adjoints au shériff). La réflexion d'Helen Wells part de l'existence d'une opposition au dispositif saisie par les sondages d'opinion et s'intéresse aux seuls usagers de la route. Les *focus groups* lui offrent alors un outil d'analyse pour dépasser les limites des sondages d'opinion publique concernant l'explication et le sens des oppositions suscitées par

l'automatisation du contrôle. La dernière équipe bâtit en revanche des *focus groups* réunissant, d'un côté, des citoyens intéressés par le sujet et, de l'autre, des professionnels.

Dans le cadre de l'ERA, nous envisageons d'interroger plusieurs groupes de composition homogène, par exemple de bâtir des *focus groups* réunissant des agents des forces de l'ordre, pour un premier, des élus pour un deuxième et des riverains, pour un dernier. Nous envisageons également d'effectuer un suivi longitudinal des groupes ainsi constitués, afin de recueillir leur opinion à différentes phases du déploiement du contrôle automatisé – ici feu rouge - dans la région. Pour ce programme, la partenariat avec le Cete se justifie pleinement. Pour la mise en place des focus groups, d'abord, la bonne connaissance de ces catégories d'acteurs, en Bretagne et dans les Pays de Loire, par les agents du Cete, sera un atout essentiel. Il est en effet important de bien connaître les participants, leur histoire professionnelle, leur personnalité pour comprendre leurs discours. Mais il faut aussi souvent réaliser des entretiens préparatoires ou constituer plusieurs groupes pour chaque catégorie, etc. Le traitement des informations est long et coûteux en temps. Il ne peut être fait par un chercheur seul : il faut réécouter les enregistrements, retranscrire les commentaires, les analyser, etc. Enfin, il s'agit d'une méthodologie complexe qui nécessite l'acquisition de compétences particulières et trop rares au sein des sciences sociales françaises.

## **1.2. L'impact spatial et social des actions publiques de sécurité routière**

Ce questionnement sera abordé par l'étude des impacts différenciés des techniques de contrôle automatisé de vitesse. Le contrôle automatisé de la vitesse constitue en effet un moyen parmi d'autres de réguler les comportements de vitesse sur le réseau routier et autoroutier. Cependant, ne voir dans ce dispositif qu'une technique de détection homogène constituerait une erreur pour apprécier les impacts qui y sont associés. Nous proposons de définir un cadre d'analyse pour étudier les effets du contrôle automatisé de la vitesse sur les vitesses pratiquées en distinguant les caractéristiques spatiales, les dispositions stratégiques utilisées pour leur mise en œuvre en s'adossant à différents critères de mesure.

### *Les discriminants :*

1- L'introduction de critères spatiaux constitue une première dimension pour apprécier les effets du contrôle automatisé. La conduite de contrôles en milieu urbain, en rase campagne, ou sur des réseaux à trafic plus ou moins important produit- elle des effets différents significatifs ?

2- Les réseaux présentent également des limitations de vitesse différenciées. Les ajustements comportementaux sont-ils de même ampleur et se produisent-ils avec une dynamique différente ?

3- Un autre discriminant possible consisterait à mesurer les impacts selon la technique de contrôle utilisée. Les effets sur les vitesses produits par les équipements fixes se distinguent-ils significativement de ceux associés aux équipements embarqués ?

### *Les critères de mesure :*

1- Les effets de halo spatial et temporel (effet mémoire) pourraient faire l'objet d'une estimation pour chaque technique de contrôle. Il s'agirait de déterminer les avantages et les limites associées à chacun des dispositifs et connaître dans quelle mesure les effets d'une opération de contrôle perdurent dans le temps.

2- Les effets dissuasifs de contrôle varient-ils avec l'intensité de contrôle du dispositif (heures de contrôles, nombre d'appareils en fonction sur un réseau...), et si tel est le cas dans quelle mesure ? En fait, il s'agit de disposer de premiers éléments d'information concernant les

effets différenciés d'une stratégie de contrôle privilégiant un contrôle aléatoire permanent ou d'une stratégie reposant sur des opérations « coup de poing » ponctuelles.

3- La politique de dissuasion choisie produit des effets sur les choix de conduite des usagers de l'axe routier contrôlé. Mais qu'en est-il pour les axes connexes à celui qui fait l'objet de la mesure de contrôle ? Les usagers de la route adoptent-ils un comportement généralisé de réduction des vitesses pratiquées ou obéissent-ils à une logique de contournement du dispositif, en réduisant leur vitesse au lieu de contrôle pour ensuite accélérer et retrouver une vitesse de circulation qu'ils jugent satisfaisante.

L'utilisation de discriminants et de critères de mesure précis permettra d'affiner la connaissance des effets associés au dispositif de contrôle automatisé de la vitesse et servira éventuellement à la définition de recommandations pour les opérations de contrôle.

Mais, pour cette thématique aussi, les questionnements abordés peuvent déboucher sur une analyse de l'impact des mesures de sécurité routière sur différents groupes sociaux, qu'ils soient définis par l'âge, par la catégorie sociale d'appartenance ou par leur lieu de vie, par exemple.

## **2 - Présentation de l'équipe de recherche associée**

Le présent projet d'ERA « Analyse de l'Action Publique de Sécurité Routière » du CETE de l'Ouest, pilotée par Gilles Blanchard, est associée à l'équipe Action Publique de Sécurité Routière (APSER) du Département d'Economie et de Sociologie des Transports (DEST) dirigé par Jean-Loup Madre.

### **2.1. L'équipe APSER du DEST de l'INRETS**

Cette équipe de recherche de l'INRETS est une équipe pluridisciplinaire d'analyse de l'action publique de sécurité dans les transports. Celle-ci développe plus particulièrement une interrogation sur l'instrumentation des politiques publiques dans le cadre du transport et de sa sécurité, ce qui l'amène à étudier plus particulièrement le recours aux nouveaux instruments offerts aux acteurs publics par le développement des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC).

Plus précisément encore, ses chercheurs travaillent, depuis 2003, à la compréhension des systèmes sociaux complexes de production de la sécurité routière (et/ou de l'insécurité routière). En guise d'illustration, le travail de l'équipe porte sur les activités et l'organisation des polices de la route, ainsi que sur les modalités de mise en œuvre de l'activité de contrôle-sanction des infractions au Code de la route et notamment grâce au recours aux dispositifs automatisés. Les connaissances produites par le GARIG ont vocation à alimenter la réflexion stratégique des acteurs et à être publiées sous la forme d'ouvrages et d'articles scientifiques.

<b>Nom</b>	<b>Qualification</b>
<b>CARNIS Laurent</b>	<b>Chargé de Recherche de 1<sup>ère</sup> classe (économiste)</b>
<b>HAMELIN Fabrice</b>	<b>Chargé de Recherche de 1<sup>ère</sup> classe (politiste)</b>
<b>PETICA Stefan</b>	<b>Chargé de Recherche de 1<sup>ère</sup> classe (psychologue)</b>
<b>RAMOS Manuel</b>	<b>Ingénieur d'Etude</b>

## 2.2. L'équipe Sécurité Routière du Cete de l'Ouest

L'équipe « Sécurité routière » du Cete de l'Ouest croise les approches urbaines et inter-urbaines de la sécurité routière ainsi que le contrôle automatique et l'évaluation des équipements.

Ces experts mènent des évaluations, contribuent à l'élaboration de la doctrine et de la réglementation, à la rédaction de guides méthodologiques dans le cadre de commandes du SETRA, du CERTU, de la DSCR ou de la DPICA et à la diffusion des savoirs auprès des services déconcentrés et des collectivités locales.

Ils maintiennent un contact avec l'action locale et les réseau d'acteurs, de décideurs par différentes missions : assistant à maîtrise d'ouvrage, prestataire d'étude spécialisées, animation de réseaux, chargés de mission Sécurité routière...

Sa connaissance des enjeux et besoins en matière de sécurité routière l'ont amené à rechercher à renforcer ses capacités de compréhension et d'analyse des enjeux de sécurité routière en s'appuyant sur les apports des travaux de sociologie.

Pour répondre à ces défis, une équipe de recherche motivée et pluridisciplinaire est donc en cours de constitution au Cete de l'Ouest. Cette équipe « Analyse de l'Action Publique de Sécurité Routière » sera composée de cursus variés redéployés ou recrutés à partir de 2008 :

<b>Nom</b>	<b>Qualification</b>
<b>BLANCHARD Gilles</b>	<b>Ingénieur divisionnaire des TPE</b>
<b>ZZ</b>	<b>Chargé de Recherche - Doctorat de sociologie (recrutement en cours JO du XX/02/08)</b>
<b>ZZ</b>	<b>Ingénieur des TPE (recrutement en cours lié à cette ERA)</b>
<b>HISLER Maryse</b>	<b>Ingénieur des TPE</b>
<b>L'HOUTELIER Michel</b>	<b>Chargé d'étude en milieu Urbain</b>
<b>GATEAU Grana</b>	<b>Chargé d'étude en milieu inter-urbain et CMSR (chargé de mission en sécurité routière)</b>
<b>GREGOIRE Daniel</b>	<b>Chargé d'opération sur l'évaluation des équipements, le contrôle sanction automatique (vitesse et feux rouges)</b>
<b>KEMEL Emmanuel</b>	<b>Ingénieur des TPE arrivée septembre 2009 Masters sciences cognitives</b>
<b>FILY Guylaine</b>	<b>Assistant d'étude – Gestion de bases de données</b>

Le (la) Chargé(e) de Recherche et l'ingénieur TPE en cours de recrutement consacreront la totalité de leur temps de travail au domaine de compétence de l'ERA ; les autres peuvent mener des activités hors ERA.

## 3 – Modalités de fonctionnement de l'ERA APSER

L'Équipe de Recherche Associée (ERA) est un concept emprunté au CNRS. Une quinzaine d'ERA ont ainsi été créées dans les CETE par le LCPC. De même, une « ERA Fret Efficacité et Territoire » a été créée au Cete de l'Ouest en association avec l'UR SPLOT de l'INRETS.

Dans le cas présent, il est convenu qu'au minimum 50% de l'activité de l'équipe soit consacrée à un programme de recherche piloté par l'équipe APSER de l'INRETS et financée sous forme de commandes en titre IX.

### **3.1. Pilotage, valorisation et évaluation des travaux scientifiques**

L'équipe APSER du DEST (INRETS) assure l'encadrement scientifique de l'ERA. A ce titre, l'INRETS construit le programme de recherche de l'équipe en liaison avec les maîtres d'ouvrage des études et l'équipe ERA. Il est associé à la définition des profils des membres de l'équipe. Tout au long du déroulement de ce programme, il précise les axes de travail de l'équipe, propose son assistance, suit et si besoin réoriente sa production.

Par ailleurs, l'équipe APSER (INRETS) peut se porter candidate à des appels à projet de recherche avec l'ERA et des publications communes sont envisagées.

Enfin, l'ERA a vocation à publier ses résultats dans des revues scientifiques et à participer à des colloques.

L'ERA s'inscrit dans la procédure d'évaluation de l'UR de l'INRETS à laquelle elle est rattachée. Elle sera évaluée dans le cadre de l'évaluation quadriennale de l'unité INRETS/DEST. L'évaluation scientifique individuelle de ses agents sera conduite par les comités ad hoc.

La DRAST veille à la bonne tenue des engagements concernant l'activité de recherche de l'ERA et à la réalisation des évaluations scientifiques et notamment individuelles.

### **3.2. Financement**

La DSCR financera annuellement la partie recherche de l'ERA à hauteur minimum de 250 000 euros de titre IX, délégués à l'INRETS. Ces crédits en titre IX permettront aux agents de l'ERA de travailler sur des recherches définies conjointement avec l'équipe APSER du DEST (INRETS).

### **3.3. Durée et suivi de la convention**

La convention prend effet à compter de la date de sa signature par les parties concernées et est conclue pour une durée de quatre ans. Des rencontres entre les partenaires (INRETS, Cete de l'Ouest et DSCR) seront organisées à un rythme annuel afin de faire le point sur l'avancement des travaux et de préparer la programmation de l'année à venir.