Les conditions d'une politique de sécurité routière durable ? L'exemple de la politique d'automatisation des contrôles routiers en France. In : Mobilités et transports durables : des enjeux sécuritaires et de santé

Laurent Carnis

▶ **To cite this version:**

Laurent Carnis. Les conditions d'une politique de sécurité routière durable ? L'exemple de la politique d'automatisation des contrôles routiers en France. In : Mobilités et transports durables : des enjeux sécuritaires et de santé. Les conditions d'une politique de sécurité routière durable ? L'exemple de la politique d'automatisation des contrôles routiers en France. In : Mobilités et transports durables : des enjeux sécuritaires et de santé, L'HARMATTAN, pp 153-172, 2014. hal-01026345

HAL Id: hal-01026345
https://hal.science/hal-01026345

Submitted on 21 Jul 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les conditions d'une politique de sécurité routière durable ?

L'exemple de la politique d'automatisation des contrôles routiers en France[1]

Laurent CARNIS[2]

1 Introduction

La Suède s'est appliquée à mettre en ˘ uvre une philosophie d'intervention en matière de sécurité routière, "*Vision Zero*" (Belin et al. 2012), tandis que les Pays-Bas défendent celle de "*Sustainable Safety*" (Wegman and Aarts 2006). L'Australie travaille de son côté à la mise en place du "*Safe System*" (ATC 2011). Ces grandes philosophies d'action qui encadrent la politique de sécurité routière présentent la particularité de s'insérer dans une perspective de long terme et d'en fixer des objectifs.

Le fait d'inscrire l'intervention dans une temporalité longue ne signifie aucunement que la politique mise en ˘ uvre présente un caractère durable. Sans doute elle s'accompagne de procédures (fixation d'objectifs, reddition de comptes, spécialisation institutionnelle, planification pluriannuelle), de la création d'organisations dédiées avec des champs d'intervention clairement définis, de particularités qui la distinguent de pratiques laissant une plus large place à la contingence. La prise en compte du temps long dans l'élaboration du canevas de la politique ne précise pas si cette politique sera durable. Le qualificatif de durable ne renvoie pas ici seulement au phénomène de durée, mais également sa capacité à être maintenue au cours du temps. S'interroger sur le caractère durable de la politique de sécurité routière, c'est déterminer si elle est soutenable.

Cette contribution se propose d'aller plus en avant sur le caractère durable de la politique de sécurité routière en proposant à la fois une définition originale et une approche conceptuelle opérationnelle. Une politique durable de sécurité routière repose ainsi sur trois piliers : de l˘efficacité pour réduire l'accidentalité, de la rationalité économique et de l˘acceptabilité sociale. Et c'est la combinaison ordonnée et cohérente de ces trois piliers qui permet de déterminer si une politique publique présente un caractère durable. Les trois piliers font l'objet d'une présentation détaillée. La contribution propose ensuite une application au cas de la politique d'automatisation du contrôle de la vitesse en France.

---

[1] Cette contribution reprend pour partie les développements d'une communication intitulée "le contrôle automatisé des usagers peut-il contribuer à bâtir une politique de sécurité routière durable?" et présentée lors de la journée d'étude du CEPR organisée le 5 avril 2011 à l'Université d'Angers. L'auteur remercie Hamza Achit pour ses commentaires sur une première version de ce manuscrit.

[2] Chargé de Recherche à Université Paris-Est, IFSTTAR, AME-DEST. laurent.carnis@ifsttar.fr

2 De la notion de durabilité en sécurité routière

1.1. Les trois piliers du développement durable

Sans aller jusqu'à la genèse de la notion de développement durable et à la discussion de ses différentes définitions, on peut retenir que l'acception classique la définit en faisant intervenir trois dimensions. Et c'est au croisement de ces trois dimensions, que la notion de développement durable prend tout son sens. Ces dimensions relèvent des domaines économique, écologique ou environnemental, et social.

Les interactions entre les différentes dimensions précisent en fait ce que l'on peut entendre par développement durable, à savoir des notions de *viabilité, d'équité et de caractère vivable*[3]. La notion de durabilité suggère également un rapport au temps, un processus ou une politique qui s'inscrit dans un temps long (de plusieurs générations).

Une mesure, une intervention, une politique, un programme social ou productif *(P)* n'est durable que dans la mesure où il respecterait les contraintes économiques, sociales et écologiques. *(P*) n'est possible que s'il est viable. L˘utilisation intensive de la terre réduit à terme son rendement, ce qui remettra en cause l˘exploitation même de cette terre. De même, une mesure écologique trop restrictive peut conduire à la non-mise en ˘uvre de *(P)* et donc l'absence de développement. Le cas de l'exploitation des terres pour la production de biocarburants constitue une illustration avancée de la sur-utilisation des sols. De même, une taxation trop importante de la consommation des carburants à des fins de lutte contre la pollution pourrait provoquer un frein à l˘activité économique.

(P) doit être aussi équitable. Si tel n'était pas le cas, les iniquités voir les inégalités peuvent remettre en question l'ordre social. A l'opposé des régulations économiques trop contraignantes peuvent conduire à des effets contreproductifs sur les incitations des producteurs et des travailleurs. Récemment l'augmentation des tarifs des transports publics au Brésil en 2013 a soulevé une vague de contestations dans les grandes villes soulignant les arbitrages difficiles avec lesquels doivent composer les décideurs. La France a connu également la même année une vague de contestations suite à la mise en ˘uvre de l˘écotaxe dans le domaine du transport routier de marchandises. A l'opposé, des réglementations sociales trop contraignantes peuvent conduire à des impacts économiques conséquents. La diversité des législations sur le travail peut conduire à des distorsions de concurrence entre les entreprises de transport.

Enfin, *(P)* doit être vivable. La dégradation de l'environnement peut conduire à des atteintes à la santé. La pollution automobile conduit au décès prématuré de certaines personnes, tandis que d'autres peuvent développer des maladies respiratoires. Enfin, la

[3] http://fr.wikipedia.org/wiki/D%C3%A9veloppement_durable.

protection environnementale doit composer avec les cultures et les organisations sociales. La taxation ou l'interdiction des véhicules les plus polluants conduirait de fait à faire porter le fardeau sur les ménages les plus défavorisés possédant pour la plupart des véhicules anciens.

Cette confluence des trois dimensions (économique, social et environnementale) suggère de fait l'existence d'une triple contrainte pour que *(P)* puisse être durable. En quelque sorte, si une condition n'est pas respectée, *(P)* conduirait à terme à sa propre mise en défaut par un processus endogène, qu'il aurait donc lui-même généré (Buckley 1967). En quelque sorte, *(P)* serait porteur de sa propre remise en cause, destruction ou anéantissement.

L'intérêt à replacer ce processus dans le cadre de l'analyse des politiques publiques conduit à distinguer cet effet *d'auto-anéantissement* de celui des phénomènes d'*hystérèse* ou d'*homéostasie* qui soulignent l'existence de résistances à des changements ou des mesures autocorrectives ramenant la situation à son état antérieur *(E)*. En somme, dans le premier cas de figure, *(P)* conduit ultimement à son rejet, à sa disparition ou son abandon $(P \rightarrow \overline{P})$ sans pourtant conduire à un retour à un état antérieur (effet de réversibilité), tandis que le second cas de figure suggère que les effets associés à la mise en ˘uvre de *(P) conduisent à un état transitoire (Ep) qui disparaît* à terme (*Ep*″ *E*).

La confluence des trois dimensions suggère l'existence de *configurations* ou de *régimes de régulation distincts* (Hood et al. 2001). En cela, une mesure particulière *(Pi)* entraîne des effets distincts sur les trois dimensions concernées, de telle manière à ce que des positions relatives spécifiques pour les trois dimensions soient atteintes par sa mise en ˘uvre. Il existe ainsi des combinatoires des différents piliers associés à chaque *(Pi)*. En outre, la mise en ˘uvre de *(Pi)* ne signifie pas l'absence de contradiction entre chacune des dimensions. La recherche de la viabilité peut se faire au détriment du caractère équitable, etc. Ici réside une des difficultés de la mise en ˘uvre d'une politique de développement durable, à savoir la résolution de possibles contradictions internes.

1.2. Une application à la sécurité routière

On définira et qualifiera une politique de sécurité routière de durable en reprenant cette approche par les trois piliers. Une politique de sécurité routière sera considérée comme durable dans la mesure où elle produira des effets notables sur l'intégrité physique des usagers en réduisant la morbidité associée. Elle devra composer aussi avec des contraintes économiques et sociales.

La réduction de l'accidentalité et de ses conséquences constitue un objectif de la politique publique de sécurité routière. Cette réduction de l'accidentalité peut être appréciée de différentes manières. Il peut s'agir de la réduction du nombre de victimes (tués, blessés graves, blessés légers), du nombre des différents types d˘accidents (accident matériel, accident corporel), d'une approche en taux d'évolution, ou encore en approchant les enjeux en termes de ratio (nombre de tués par habitants, par véhicule ou par kilomètre effectué).

La notion de sécurité routière durable implique que cette réduction s'inscrit dans le temps et que les effets obtenus perdurent. Cette durabilité peut s'exprimer de deux manières. La durabilité peut s'apprécier par une réduction de l'accidentalité *associée* à la mesure. En somme, est *associée* à la mesure une amélioration de la sécurité routière : un nombre de vies sauvegardées et des blessés évités. Le retrait de la mesure conduirait alors à une augmentation de l'accidentalité. Une autre manière d'apprécier la durabilité de l'intervention est de considérer l'*évolution* des gains associée à la mesure. Dans ce cas, le raisonnement porte sur le rythme d'évolution des gains. En cela, une mesure peut produire des gains de sécurité chaque année, mais dont le rythme ralentit au cours du temps. On peut considérer que l'intervention doit composer avec un effet d'épuisement (Carnis and Blais 2012). Pour cette deuxième version de la durabilité, une intervention peut produire une réduction de l'accidentalité continue sans être considérée comme étant durable. La durabilité de la mesure implique ici un maintien du rythme de l'obtention des gains (croissance).

Dans le premier cas, la durabilité se comprend comme un effet, tandis que pour le second, elle se comprend comme une dynamique. Dans les deux versions de la durabilité, la réduction de l'accidentalité doit être *perçue* par les autorités et la population. Cette exigence en termes de perception suggère que l'amélioration de la situation doit être suffisamment saillante en tant que telle pour être appréhendée et considérée comme une politique ayant produit des effets. Cette saillance des résultats associés à l'intervention peut résulter soit de travaux d'évaluation de la mesure (approche scientifique) ou d'associations ou d'intuitions liées à des croyances sans que les effets ne soient démontrés (Sunstein 2012; Sanchez 2009; Ross 1975).

L'appréciation de la durabilité d'une intervention quant à ses effets sur la santé des personnes ne suggère en rien que le critère qui a présidé à sa décision et à sa mise en ˇ uvre est celui de la réduction de l'accidentalité. Déterminer de la durabilité d'une politique de sécurité routière suggère seulement qu'un des critères d'appréciation retenus considérera les effets sur l'accidentalité, peu importe les motifs qui ont présidé à sa décision. Retenons ici qu'une intervention en sécurité routière durable exige une réduction de l'accidentalité marquée et dont l'association entre les résultats et la mesure est opérée soit par ceux qui sont en charge de sa mise en ˇ uvre ou par ceux qui en sont la cible.

Un deuxième critère d'appréciation de la durabilité d'une politique de sécurité routière réside dans la dimension économique de l'intervention. Les ressources à disposition des individus sont rares. Il existe donc un coût d'opportunité à l'action. La mobilisation de ressources pour une intervention implique que ces ressources ne sont plus disponibles pour la mise en ˇ uvre d'une autre mesure. Il convient donc de prendre en considération les retours économiques de l'intervention menée, de mettre en rapport les coûts de la mesure et les gains qu'elle procure, de juger l'intervention à l'aune du calcul économique.

Une intervention de sécurité routière sera considérée comme durable au sens économique, dans la mesure où lui est associé un gain net, et donc que les avantages sont supérieurs aux coûts.

Il existe différentes manières d'apprécier le retour économique d'une intervention. Il s'agit notamment de déterminer l'agent concerné par le calcul économique. S'agit-il de l'Etat, d'un service de l'Etat, ou de la société dans son ensemble ? Selon le périmètre retenu, les variables prises en considération seront différentes et les résultats auxquels on parvient peuvent différer et constituer autant de points de tensions dans l'intervention (Carnis 2008, 2007). En effet, une intervention peut être considérée comme durable au niveau sociétal, sans l'être au niveau organisationnel, et vice-versa. Sont en jeu ici des effets de redistribution de revenu parmi les acteurs concernés par l'intervention. Ainsi, le revenu généré par le paiement des amendes sera pris en considération dans le bilan organisationnel, tandis qu'il n'a pas de sens pour le calcul économique au niveau sociétal (le produit des amendes est un gain pour certains agents et un coût pour d'autres, mais il s'annule au niveau sociétal) (Elvik 2001).

Différentes logiques peuvent également présider à la détermination de la durabilité économique de l'intervention. L'approche peut s'inscrire dans une démarche de calcul économique ou dans une démarche financière. La première consiste à s'intéresser aux conséquences économiques et donc aux coûts et gains économiques, tandis que la seconde se limite aux gains et coûts explicites (mouvements financiers). Ainsi, la première approche intégrera la monétisation des vies sauvegardées par l'intervention, tandis que ces gains seront exclus de la seconde approche qui pourra se limiter à estimer les dépenses de réparation des dommages.

Enfin, l'approche par le calcul économique peut mobiliser différents indicateurs. Il peut s'agir de travailler dans le cadre d'une approche coûts - avantages, coût - efficacité, d'une action de 'budget de réglementation'. Lave parle ainsi de "cadres de régulation" qui représentent autant d'alternatives pour l'intervention (Lave 1981). Une approche minimaliste peut consister à ne considérer qu'un seul indicateur. Ainsi, le revenu généré par un dispositif (le produit des amendes) peut être retenu par certains agents, tandis que d'autres se focaliseront par exemple sur la réduction des dépenses de soin et d'hospitalisation, ou les dépenses de réparation automobile. La multitude des acteurs, la diversité de leur positionnement dans le système économique laisse penser raisonnablement qu'il existe une diversité d'indicateurs, et que le jugement des acteurs consiste à ne retenir que certains d'entre eux et à les pondérer d'une certaine manière qu'ils considèrent comme étant appropriée.

Le troisième pilier définissant une intervention de sécurité routière durable s'appuie sur la dimension sociale. Cette dimension n'est pas plus facile à cerner que les précédentes. La dimension sociale comprend aussi bien l'assentiment des agents à l'égard de l'intervention (on parle d'acceptation sociale) que les conséquences sociales de l'intervention qui y sont associées. Ainsi, une politique de contrôle peut conduire au retrait du permis de conduire d'un conducteur ayant pour conséquence ultime son licenciement et son retrait du marché du travail. Par ailleurs, les gros rouleurs comme les chauffeurs routiers et les conducteurs de taxi considèrent la politique d'automatisation des contrôles comme peu équitable, au motif qu'ils sont beaucoup plus exposés aux contrôles que la moyenne des conducteurs et donc plus sujets à être sanctionné. Il peut s'agir aussi de mécanismes de

stigmatisation sociale, des conséquences sur la vie affective et sociale des accidentés... A l'inverse, le soutien à l'intervention peut différer selon les avantages que peuvent en retirer les agents. En effet, tous les agents ne bénéficient pas de manière identique de l'intervention qui est implémentée (Fleury et al. 2012 ; Grossetête 2010). En somme, le jugement de soutien ou d'opposition à l'intervention dépendra en large partie des conséquences réelles de la mesure sur l'agent, son appréciation et le jugement porté sur celles-ci. Le jugement pouvant faire intervenir des dimensions relatives à la culture, aux valeurs et à l'idéologie (Reigner 2005), mais aussi à des composantes plus subjectives et biographiques. Ainsi les valeurs de liberté et de sécurité peuvent s'opposer. Certains recherchant la protection de la population, tandis que d'autres accordent une plus grande valeur au respect des droits individuels et de la vie privée (Kletzen 2000). L'expression de cet assentiment social peut prendre une expression politique (enjeu électoral, actions de lobbying) ou plus social (pratiques de contestation). Ainsi des groupes organisés peuvent mettre en place des pétitions et relayer leurs actions auprès des décideurs. D'autres peuvent mettre en ˇ uvre des actions collectives comme le marquage à la peinture sur la chaussée des lieux d'implantation des cabines de contrôle automatisé, comme cela a été le cas en France. En Grande-Bretagne, des individus apposaient des autocollants sur la vitre des appareils de contrôle pour les rendre inopérants.

On considérera qu'une politique s'avère durable du point de vue social lorsque celle-ci bénéficie *globalement* de l'assentiment de la population, même si des minorités peuvent faire entendre leurs différences et leurs oppositions.

Une intervention de sécurité routière sera alors qualifiée de durable que si les trois piliers sont réunis. Cela signifie donc l'existence d'une configuration adéquate pour qu'une intervention puisse s'inscrire dans le temps : un impact marqué sur l'accidentalité routière, un retour économique assuré et un assentiment social globalement favorable.

1.3. Le triangle magique d'une politique durable de sécurité routière

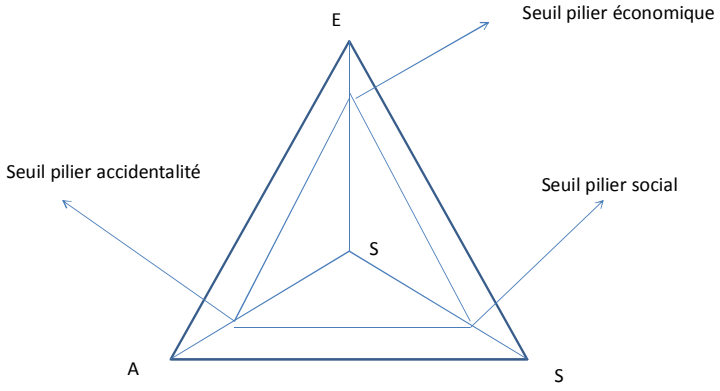
Les trois piliers de la politique de sécurité routière durable composent par leur association un "triangle magique" (Figure 1). Ce triangle peut être qualifié de magique, dans la mesure où dans la réalité il est difficile d'obtenir simultanément une configuration favorable des trois piliers. Toutefois, cette configuration reste souhaitable et recherchée. Une difficulté réside notamment sur l'évolution parfois contradictoire de ceux-ci. Ainsi, une forte efficacité d'une intervention caractérisée par une réduction de l'accidentalité peut exiger une politique de contrôle intense, pour laquelle le soutien de la population peut s'éroder progressivement.

Le point *S* dans la figure 1 désigne une intervention pour laquelle les gains en termes d'accidentalité, les retours économiques et l'assentiment social sont à leur maximum. A mesure que l'on s'éloigne de ce sommet, une dégradation est constatée pour au moins une des trois dimensions.

On peut raisonnablement affirmer qu'il existe des valeurs plancher pour chacun des piliers. En dessous de cette valeur, l'intervention perdra un des piliers pouvant conduire

l'intervention à être contestée et remise en cause. Ainsi, on peut supposer qu'une mesure qui ne bénéficie pas du soutien d'une majorité de la population n'est pas réellement soutenue et s'en trouve fragilisée inévitablement. Par ailleurs, une mesure très coûteuse sera sans doute soumise à critique et peut être plus facilement remise en cause ou tout du moins questionnée. Enfin, une mesure qui ne se traduit pas par une réduction de l'accidentalité n'a pas de sens à ce qu'elle soit mise en ˘uvre par un décideur, qui recherche une réduction de l˘insécurité routière. La réalité conduira sans doute à des situations contrastées, dans la mesure où une intervention peut ne pas bénéficier de la totalité des piliers. Sa remise en cause ou non dépendra alors de l'importance accordée à chaque dimension. La mise en évidence de dangers pour la protection de la vie privée peut conduire (ou non) à l'abandon d'une politique, bien qu'elle puisse produire des effets notables en matière d'accidentalité et être économiquement rentable. De même, une politique coûteuse peut être poursuivie, car elle bénéficie du soutien de la population et produit des effets notables sur l'accidentalité. Les configurations possibles sont nombreuses. Elles dépendent de considérations empiriques et contingentes. Il reste que les dimensions associées à une intervention particulière doivent se situer à l'intérieur de triangle défini par les différents seuils, au risque d'être remise en cause à terme. Ce cadre conceptuel peut être ainsi être mobilisé pour comprendre les difficultés que rencontre une intervention en sécurité routière et l'évolution de son soutien.

Figure 1 : Le triangle magique de l'intervention de la politique de sécurité routière



2. Une application de la notion de sécurité routière durable au contrôle automatisé de la vitesse en France

2.1. Le Contrôle Automatisé (CA) en France

Lorsque le Président Chirac annonça le 14 juillet 2002 lors de son allocution que la sécurité routière allait devenir un chantier prioritaire de son quinquennat, personne n'imaginait que cela allait se traduire dans des délais relativement courts par la mise en place d'une intervention publique majeure : l'automatisation des contrôles en sécurité routière.

Ce dispositif a fait l'objet de nombreuses publications documentées (Carnis 2011a, b), pour qu'il n'y ait pas besoin d'aller plus en avant dans sa présentation. On retiendra que ce dispositif a été mis en place en novembre 2003. Actuellement, plus de 4000 appareils couvrent l'ensemble du territoire, constituant un véritable maillage du réseau routier et autoroutier.

En 2013, il comprend une gamme assez complète de dispositifs de contrôle de la vitesse (2180 appareils fixes, 926 appareils mobiles, 53 appareils de contrôle de la vitesse moyenne, 150 radars discriminant la vitesse des véhicules, 4 radars implantés sur des chantiers, et 20 radars de dernière génération permettant des contrôles dans les flux de circulation (mobile-mobile)). A ceux-ci s'ajoutent des appareils de contrôle des feux rouges (713) et des passages à niveaux (38).

L'introduction du programme de CA s˜est accompagnée de plusieurs évolutions majeures. Le CA a permis notamment d'accroître de manière substantielle la capacité de surveillance du réseau routier et de traitement des infractions routières. Ainsi les dispositifs fixes fonctionnent en permanence, tandis que ces dernières années le programme a permis de traiter près de 10 millions de contraventions. Ce dernier chiffre est à mettre en comparaison avec les capacités de traitement antérieures (inférieures à 1,5 million d'infractions par an). Une autre évolution concerne la *mise à distance* des organisations policières dans le contrôle des vitesses. Il ne s'agit pas ici d'affirmer qu'elles ne jouent désormais aucun rôle. Celles-ci interviennent toujours dans le cadre des contrôles avec interception et sont mobilisées pour la mise en ˜uvre des contrôles automatisés mobiles et mobiles-mobiles. Il reste que l'automatisation des contrôles a conduit à marginaliser dans une certaine mesure le travail policier et à limiter les interactions entre cet acteur et le contrevenant.

Le programme de CA s'est développé progressivement sans susciter de controverse au sein de la population. Toutefois, le printemps de l'année 2011 représente un tournant dans l'histoire du dispositif. Au cours du comité interministériel de sécurité routière du 11 mai, il est annoncé la suppression des panneaux avertissant la présence de dispositifs de contrôle automatisé fixes et l'interdiction d'informer les lieux de localisation des radars par des dispositifs électroniques embarqués (avertisseurs de radars). S'ensuit une contestation de la part de nombreux acteurs (associations de conducteurs, élus, association de fabricants d'avertisseurs de radars) et une succession de réactions de la part des autorités alimentant le

sentiment d'un manque de concertation ou de préparation de la décision. L'opposition aux mesures annoncées trouve un certain écho dans la population et marque une évolution du soutien politique et populaire au programme. Rien ne sera alors plus comme avant. Cette date sera retenue pour comprendre l'évolution du dispositif et appliquer le cadre conceptuel du triangle magique.

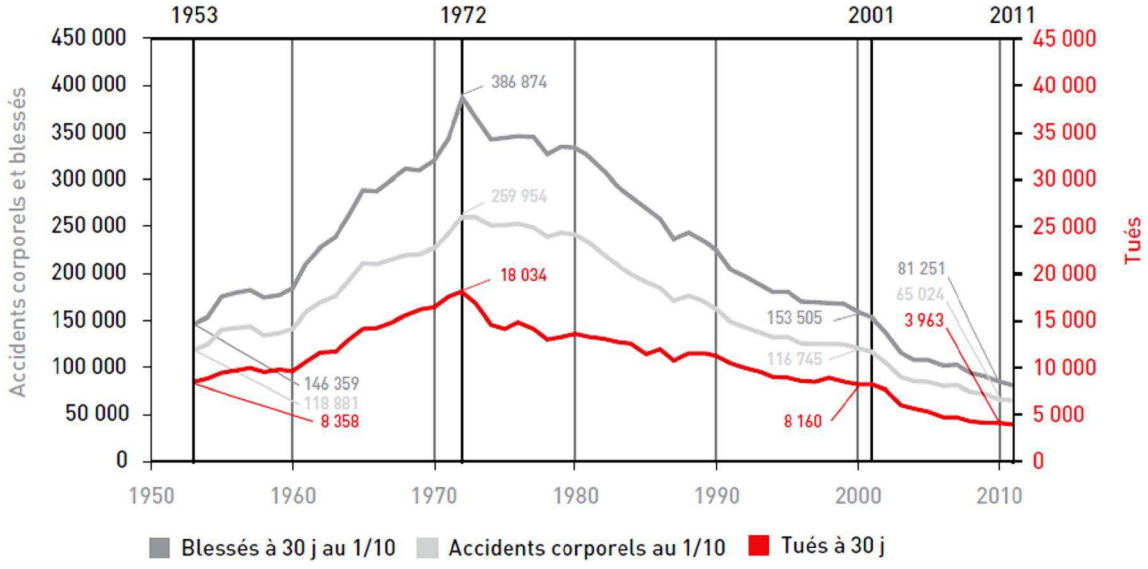
2.2 Le CA et ses effets sur l'accidentalité routière: des effets durables ?

Depuis 2002, l'accidentalité routière a connu une évolution très favorable. La réduction du nombre de victimes tuées dans un accident de la circulation s'établit à près de 45 % entre 2002 et 2011 (Figure 2). La réduction du nombre de victimes blessées s'avère encore plus marquée, puisqu'une baisse de près de 50 % est constatée.

Les autorités avancent régulièrement le nombre de 75% pour estimer la réduction de l'accidentalité mortelle pouvant être attribuée à la mise en ˇ uvre de la nouvelle politique de contrôle, sans véritablement préciser si cette baisse peut être attribuée à la seule automatisation de la politique de contrôle ou reflète un ensemble de mesures (et lesquelles le cas échéant) (ONISR 2006).

Les plus fortes réductions annuelles de l'accidentalité ont été obtenues sur la période 2002 - 2008 : -21 % en 2003 et -11,5 % en 2006. La montée en puissance du programme et les gains importants obtenus en sécurité routière facilitent leur mise en relation, sans qu'il y ait besoin de démonter l'efficacité de la mesure. L'efficacité en termes d'accidentalité semble acquise, partagée par le plus grand nombre et n'est pas questionnée.

Figure 2 : Evolution de l'accidentalité routière en France (1950-2011)



(Source ONISR, 2012)

A partir de 2009, des progrès concernant l'accidentalité routière sont toujours constatés, mais le rythme de progression s'avère plus lent. Les années 2009 et 2011 se

caractérisent d'ailleurs par une stagnation du nombre de tués, même si les progrès sur les victimes blessées perdurent. La relation intuitive entre le programme de CA et les gains de sécurité routière n'opère plus. Sans doute réside ici un élément d'explication de la contestation du printemps 2011. Et ce d'autant plus, que d'autres mesures de lutte contre l'insécurité routière sont à ˜uvre (politique éducative et de communication, interventions sur les infrastructures) et participe au bilan de sécurité routière. Quels sont alors les effets attribuables au CA?

Cette association entre programme de CA et évolution de l'accidentalité repose essentiellement sur un processus cognitif contestable et laisse alors la place à toutes les interprétations possibles. En effet, la corrélation et la causalité doivent être distinguées. Cela dit, l'opérationnalisation de l'intuition est d'autant plus aisée, qu'aucun travail d'évaluation scientifique sur l'efficacité du dispositif n'a été mené sur la période, tant de la part des autorités que de la part de ceux qui le remettent en cause.

La politique d'automatisation des contrôles routier est-elle une mesure de sécurité routière durable ? Pour y répondre, il est nécessaire de déterminer l'effet associé à la politique de contrôle. Carnis et Blais ont ainsi démontré que l'on pouvait raisonnablement associer un effet bénéfique significatif de cette politique sur la période 2002-2011 et que celui-ci perdure dans le temps (Carnis et Blais 2012). Cet effet concerne tout particulièrement les victimes tuées. L'impact sur les victimes blessées est sujet à un effet d'érosion dans le temps et semble donc moins évident. Par ailleurs, l'effet bénéfique du CA sur les victimes tuées reste constant sur la période étudiée. En cela, les progrès relatifs à l'accidentalité routière issus d'autres mesures et de tendances de long terme (amélioration de la qualité du parc automobile...) relativisent progressivement les gains obtenus, quand bien même ils s'avèrent majeurs.

Les progrès permis par l'automatisation des contrôles peuvent être considérés comme durables et conformes aux enseignements de la littérature internationale relative à ces politiques (Wilson et al. 2011). Cependant, ces progrès doivent composer avec deux phénomènes. Premièrement, le ralentissement du rythme des gains obtenus liés à la poursuite de la politique de déploiement les rend moins saillants. Deuxièmement, ils subissent une forme de relativisation compte tenu des effets associés avec les évolutions de long terme. Ces deux phénomènes conduisent à une dégradation du caractère durable de l'intervention. Un enjeu essentiel réside ainsi dans la possibilité et la capacité à innover au sein de la politique de contrôle automatisé (automatisation des dispositifs manuels). L'amélioration des équipements avec les radars dits discriminants et une nouvelle technique de contrôle avec les contrôles dits mobiles-mobiles peut se comprendre comme une réponse partielle à ces défis. Mais sera-t-elle suffisante pour contrer cet effet d'érosion progressif concernant ses résultats?

2.3. Le CA et les retours économiques attendus: une politique soutenable ?

La politique de CA est-elle soutenable du point de vue économique ? La réponse qui peut être apportée à cette interrogation repose en partie sur la définition du périmètre d'évaluation.

Si le périmètre repose sur le dispositif lui-même, l'analyse consiste alors à prendre en considération les recettes et les coûts associés au fonctionnement du dispositif de CA. Sans entrer le détail des chiffres et leur complexité, il peut être retenu qu'à présent le dispositif génère plus de 600 millions d'euros de recettes liées au paiement des amendes, tandis que le coût du dispositif s'établit à environ 200 millions (Mission interministérielle 2013).

Depuis sa mise en fonctionnement, les recettes du programme de CA ont systématiquement été supérieures aux coûts. Le CA constitue donc une intervention profitable pour les finances publiques, même si tel n'est pas l'objectif recherché par la politique d'automatisation des contrôles.

En créant un compte d'affectation spéciale en matière de "contrôle de la circulation et du stationnement routier", les autorités ont de fait créer un mécanisme d'autofinancement de la politique. En effet, l'avance sur une partie des recettes couvre ainsi les dépenses d'investissement et d'entretien du programme. Compte tenu du développement rapide du parc d'appareils de contrôle sur les 10 dernières années, l'intervention présente actuellement et de toute évidence un caractère durable. Le programme génère d'ailleurs un revenu net suffisamment important pour qu'il puisse attirer certaines convoitises. Les départements bénéficient ainsi d'une part des recettes. Le produit des amendes permet également de financer les infrastructures de transport (AFITF), tandis que sur les derniers exercices, une part a été affectée au désendettement de l'Etat.

Cependant, qu'en est-il des perspectives à plus long terme ? Le rapport du député Mariton (2009) alertait sur les perspectives financières du programme à plus long terme. En effet, une fois atteint sa maturité, le programme devra compter avec des dépenses récurrentes, tandis que les recettes seront amenées inévitablement à diminuer. Le déclin des recettes s'explique à la fois par l'effet dissuasif des appareils de contrôles (la productivité moyenne des appareils diminue) et par l'installation de nouveaux équipements aux retours moins élevés (productivité marginale décroissante) (Carnis 2009). En effet, les équipements ont été installés aux endroits où les problèmes d'accidentalité et de vitesse étaient considérés comme les plus importants. Certaines projections assurent que l'équilibre entre dépenses et recettes seraient rompues dès 2017 (Mariton 2009, pp. 55-56). A terme, des risques de mise en défaut de la politique sont donc réels, même si les derniers exercices mettent en évidence des recettes importantes et croissantes. Si l'intervention devait composer avec des difficultés financières, se poserait alors sans doute la question de l'évolution du programme et des modalités d'ajustement (non entretien et non remplacement de certaines cabines comme l'ont décidé certains programmes locaux de radars en GB, remise en cause du programme dans sa globalité).

Centrer le périmètre d'évaluation sur le seul dispositif relève d'une démarche fort restrictive voire étriquée, s'inscrivant plus dans une démarche de logique de finance publique ou financière. Or une autre manière de considérer l'intervention est de procéder à une véritable analyse économique du programme. Dans cette optique, il s'agit de positionner l'analyse au niveau de la société. Dans ce cadre, le produit des amendes ne constitue qu'un transfert de revenu d'agents (les contrevenants payant leur amende) vers d'autres (recettes perçues par le département pour financer l'entretien du réseau). L'approche économique requiert toutefois la valorisation, et donc la monétisation des effets liés à la réduction de l'accidentalité, mais aussi du temps de conduite supplémentaire associé à la réduction des vitesses. Un premier travail d'évaluation a été entrepris dans le cadre du rapport sur les comptes de la nation (Calvet 2011). Ces travaux s'inscrivent dans une approche classique de l'analyse coûts - avantages. L'étude conclut à une efficacité économique de l'intervention sur la période 2003-2009. Les revenus générés par la réduction de l'accidentalité routière s'établissent à environ 25 milliards d'euros, tandis que les coûts associés aux temps supplémentaires passé sur le réseau s˘élèvent à environ 14 milliards d'euros. Sur une période de 7 ans, le programme de CA présente un bilan économique flatteur soulignant à la fois la pertinence et la solidité de la mesure du point de vue économique. Il reste que ces travaux n'ont pas fait l'objet d'une réactualisation qui s'avère pourtant nécessaire pour déterminer à la fois la taille optimale du dispositif, mais également pour estimer les effets à plus long terme de la mesure. Du point de vue économique, la mesure présente un caractère durable. Cette dimension reflète en grande partie les gains obtenus par une réduction marquée de l'accidentalité routière.

2.4 La dimension sociale du dispositif : acceptation sociale et politique du CA

L'action collective implique des coûts qui sont plus ou moins élevés et nécessite des arbitrages, des négociations avec les individus concernés (Buchanan and Tullock 1997). Les groupes d'intérêt s'organisent, défendent certaines orientations et pratiquent le lobbying pour faire avancer leurs propres objectifs. Une intervention comme l'automatisation des contrôles n'échappe à pas à cette dimension, comme d˘ailleurs n'importe quelle politique publique. En somme, une telle intervention ne peut s'inscrire sur la durée que s'il existe un consentement suffisant de la part de la population.

Une étude menée sur l'acceptation du dispositif montre un soutien de la majorité des automobilistes au cours des premières années de fonctionnement (Ragot 2006). L'auteur de cette étude souligne également le risque à terme d'un accroissement des oppositions à l'intervention avec l'extension du dispositif, notamment de la part des professionnels particulièrement exposés au contrôle et de ceux qui ne considèrent pas la vitesse comme une source d'imprudence.

L'adhésion au programme peut également être appréciée par d'autres indicateurs, et notamment l'évolution des vitesses pratiquées sur les réseaux routiers et autoroutiers. Ainsi, l'indicateur synthétique de vitesse moyenne pour les véhicules légers a connu une réduction importante de plus de 10 % sur la période. Les vitesses moyennes constatées ont diminué pour

chaque type de réseau et chaque catégorie d'usagers, mais dans des proportions différentes. Les grands excès de vitesse ont atteint un niveau historiquement bas. Les excès de vitesse supérieurs à 40 km/h s'établissent à 0,10 % (Mission interministérielle 2013). Bien évidemment, les diminutions des vitesses pratiquées reflètent la dissuasion du dispositif et une adhésion de la population dans son ensemble, bien qu'elle soit contrainte pour une part des usagers. Des expériences étrangères ont montré qu'en l'absence de l'adhésion de la population à la politique, les dispositifs peuvent ne pas fonctionner ou être abandonnés (programmes locaux ou provinciaux aux Etats-Unis et au Canada). Tel n'a pas été le cas pour la France.

Cette adhésion globale au dispositif ne signifie pas pour autant qu'il n'existe pas des poches de résistance. Cette résistance peut prendre une expression individuelle avec l'achat d'avertisseurs de radars (application Coyote) et l'adoption de stratégie de contournement des appareils de contrôles (respect localisé des limitations de vitesse au niveau des appareils et ensuite ré-accélération). Les autorités doivent composer aussi avec le vandalisme à l'encontre des appareils de contrôle. Ainsi, il est prévu pour 2013 près de 25 millions d'euros pour les dépenses liées au vandalisme. Cette expression violente de la contestation n'exprime qu'en partie la contestation à l'encontre du CA, comme l˜a démontré récemment, la contestation des dits « bonnets rouges » à l˜encontre des portiques de l˜écotaxe qui s˜est ensuite traduite par la destruction de dizaines d˜appareils de contrôle fixes[4]. Par ailleurs, des organisations comme l'association des motards en colère dénoncent le système répressif qui a accompagné la mise en ˘ uvre du CA. Plus récemment, la contestation a pris des formes plus organisées, avec la création d'associations de défense des conducteurs (Ligue des conducteurs, 40 millions d'automobilistes). Cette action de plus en plus organisée s'accompagne d'actions de lobbying auprès des élus (pétitions, courriers). Il s'agit ainsi d'influencer la décision publique. Cette institutionnalisation de la contestation confirme ainsi les enseignements d'Olson (1984), qui soulignait que l'organisation des groupes d'intérêt accompagnait le processus de maturation d'une politique publique. Non seulement l'opposition à l'intervention s'organise, se densifie, mais elle prend également d'autres formes. Il s'agit de produire de l'information sur le fonctionnement du dispositif, d'en dénoncer les "excès" et les "ratés" par l'intermédiaire des réseaux sociaux. Il ne s'agit plus seulement de produire de l'information sur les lieux de contrôle pour avertir le conducteur, mais également de se poser comme des centres alternatifs de production d'expertise et de contrepropositions[5]. Ces groupes organisés occupent les médias et disposent de "tribunes publiques" pour exprimer leur point de vue comme en atteste leur participation aux dernières rencontres parlementaires sur la sécurité routière de 2012.

L'extension du CA s'est accompagnée du développement d'un "climat d'affairisme", au sein duquel certains vendent des conseils juridiques standardisés, des avertisseurs de radars, des stages de récupération de points, des revues et des sites spécialisés fournissant

[4] Les échos (2013), « Les radars, nouvelles cibles de la révolte fiscale », http://www.lesechos.fr/economie-politique/politique/actu/0203117758952-plus-de-40-radars-vandalises-en-bretagne-en-10-jours-627786.php.

[5] On citera ainsi le document "Raconte-moi ton radar, Pour qu'une vitesse soit respectée... elle doit être respectable" publiée par 40 millions d'automobilistes.

contre rétributions conseils et informations. Autant de nouveaux acteurs dont les points de vues et les opinions sont à prendre en considération, car étant désormais disponibles dans l'agora et faisant l'objet de débats et d'échanges.

Cette pluralité des points de vue et la confrontation des opinions fragilisent de fait la situation antérieure où régnait une forme de "consensus" qu'appuyaient alors les bons chiffres de l'accidentalité routière. A cet égard, le printemps 2011 constitue un point de rupture dans la politique d'automatisation des contrôles. Faisant face à une remontée de l'accidentalité routière et une dégradation du bilan routier, les autorités décidèrent de réunir le comité interministériel de la sécurité routière le 11 mai 2011, à la suite duquel ont été annoncées les décisions d˜interdire les avertisseurs de radars et de retirer les panneaux de signalisation routière avertissant la présence de radars fixes (Carnis 2011c). Ces décisions ont été vivement contestées et ont suscité l˜incompréhension. Ces décisions sont alors interprétées comme un renforcement du caractère répressif du programme de CA, alors que 90 % des excès de vitesse sont inférieurs à 20 km/h. La communication des autorités témoignera d˜une certaine fébrilité, mais bien réelle. Des élus de la majorité écriront par la suite au Premier ministre pour lui faire part de leur mécontentement et de la crispation de leurs électeurs à la veille d˜échéances électorales. Une mission d'information parlementaire organisera une large consultation et accouchera de recommandations, sur lesquelles les parlementaires en charge du rapport ne pourront s˜accorder totalement. Il sera décidé que les panneaux avertissant la présence d'un radar seront remplacés par un radar pédagogique. D'autres radars pédagogiques seront également installés sur le réseau pour participer à la politique de réduction des vitesses. Finalement, au début de l'année 2013, le nouveau ministre de l'Intérieur annonce la réinstallation des panneaux avertissant la présence d'un radar ![6]

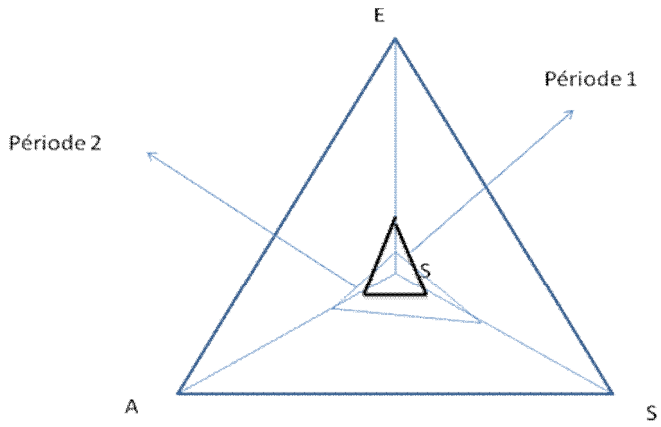
Cette inflexion de la politique publique souligne que l'acceptation sociale et politique a évolué avec l'extension progressive de l'automatisation des contrôles. Le déploiement de radars mobiles-mobiles, de radars discriminants et de radars contrôlant la vitesse moyenne met en évidence la poursuite du programme d'installation prévu. Toutefois, l'environnement dans lequel s'effectue ce déploiement s˜avère moins favorable et il nécessite une grande prudence de la part des autorités. En cela, il témoigne d'une dégradation du consentement général de la population. Cela doit être rapproché du nombre d'infractions à la vitesse constatées qui s'établit à un niveau près de 9 fois supérieur à celui avant l'installation des premiers radars. Après 10 années de fonctionnement, le CA fait montre d'un caractère durable sur le plan social. Toutefois, les autorités doivent désormais mesurer leurs interventions et leurs décisions, afin de ne pas susciter de nouvelles contestations et de ne pas atteindre le seuil au-delà duquel le programme pourrait être remis en cause.

[6] http://www.interieur.gouv.fr/Actualites/L-actu-du-Ministere/Retablissement-des-panneaux-signalant-les-radars-fixes-et-detention-d-un-ethylotest-dans-chaque-vehicule

2.5. Le triangle magique appliqué au cas français

Si on reprend le cadre du triangle magique pour comprendre le caractère durable du programme de CA, on peut distinguer deux périodes distinctes. Une première période couvre les années 2003-2010 et la seconde s'est ouverte au printemps 2011 (Figure 2).

Figure 2 : Le triangle magique appliqué à la politique d'automatisation des contrôles en France



La première période se caractère par une politique dont la durabilité est particulièrement forte. Les trois piliers sont orientés très favorablement et convergent pour produire une politique particulièrement durable. L'accidentalité présente un bilan particulièrement favorable avec des réductions du nombre de tués et de victimes blésées. Les évaluations économiques et financières sont également bien orientées avec un dispositif qui s'autofinance et une rentabilité économique importante. Enfin, l'intervention bénéficie du consentement de la population dans son ensemble. Les contestations sont résiduelles et inaudibles du public.

En 2011, le dispositif vit un "printemps" particulièrement difficile, où l'on peut considérer qu'il s'est produit une forme de vacillement sur les orientations qui devaient être données. Au-delà des péripéties médiatiques et de la concertation qui s'en est suivie, cette rupture traduisait en fait un retournement, la mise en place d'une nouvelle configuration. Alors que les trois piliers évoluaient de concert et de manière cohérente, se produit une forme de désynchronisation. Le pilier économique est toujours particulièrement bien orienté avec une montée en puissance à la fois des retours financiers et économiques, même si à terme des risques de financements ne sont pas à négliger. Le pilier accidentalité présente toujours un bilan favorable, mais le rythme d'évolution s'en trouve ralentit. L'évolution elle-même s'avère plus heurtée, laissant place à l'interrogation à la fois du côté du décideur et des citoyens. Quant au pilier social, il se dégrade considérablement. Les oppositions se développent et s'organisent, l'adhésion des politiques est plus hésitante et moins affirmée (aller-retour sur la signalisation des appareils, relâchement sur les sanctions), tandis que l'opinion publique est

peut-être plus perméable à l'argument qui consiste à présenter le CA comme un outil répressif visant à renflouer les caisses de l'Etat.

Globalement, la politique d'automatisation des contrôles présente un caractère durable, malgré la dégradation constatée ces dernières années. Une question importante réside dans les problématiques qui peuvent surgir de la désynchronisation entre les piliers. A ce titre, la poursuite de l'accroissement des recettes générées par l'intervention sans qu'elle s'accompagne de progrès notables en accidentalité ne va-t-elle pas nourrir la suspicion du grand public et renforcer les arguments des opposants à la politique menée, fragilisant encore plus l'intervention sur son volet social ? Les autorités devront faire preuve d'une grande prudence et d'une certaine habileté pour faire évoluer le programme et le préserver sur le long terme.

3. Conclusion

S'interroger sur le caractère durable de la politique de la sécurité routière consiste à croiser des problématiques qui étaient appréciées jusqu'alors séparément. L'évaluation de l'impact de mesures de sécurité routière sur l'accidentalité n'intègre pas les dimensions économiques et sociales. Les travaux sur l'acceptabilité sociale ne croisent pas leurs résultats avec ceux relatifs à l'efficacité de la mesure. Quant aux approches économiques, elles sont rarement mobilisées, comme si la sauvegarde de vies humaines obérait totalement les choix économiques qui les sous-tendent. Questionner la durabilité de la politique publique implique donc d'associer systématiquement accidentalité, enjeux sociaux et politiques, et dimensions économiques dans l'appréciation d'une intervention publique.

La problématique de la durabilité de la politique publique implique aussi un rapport au temps. Alors que les politiques traditionnelles sur le développement durable s'interrogent sur les conséquences des choix présents pour les générations futures, il s'agit ici de s'interroger sur des vies sauvegardées à court terme et de travailler à un effet qui perdure dans le temps. En somme, le rapport au temps s'en trouve quelque peu inversé. Cette importance des effets immédiats peut conduire à privilégier systématiquement le présent sur les perspectives futures. En somme, la structuration des enjeux peut conduire à déformer les priorités des politiques publiques et à accorder une priorité à des politiques de court terme. Ici réside un des enjeux d'une politique publique de sécurité routière durable : travailler au maintien dans le temps d'une politique raisonnée et cohérente.

Pour aborder et définir la notion de durabilité en sécurité routière, on a mobilisé le concept d'intervention ou de mesure. Cependant, cette intervention ou mesure ne constitue pas une action isolée. Elle est insérée dans un champ institutionnel (système organisé de la sécurité routière), mobilisant des organisations et des cadres d'action. Elle peut être combinée avec d'autres mesures. Ainsi, l'automatisation des contrôles routiers s'intègre dans le cadre plus large de la politique de contrôle routier, des missions des organisations policières, etc. En somme, elle est plus ou moins intégrée à une politique de sécurité routière. On se doit donc de s'interroger sur le niveau d'analyse idoine pour apprécier l'intervention. S'agit-il de

l'intervention, d'un programme d'action ou encore d'une politique générale? Il convient également de s'interroger sur le niveau d'analyse approprié et d'en discerner les conséquences pour l'analyse de la durabilité de la politique de sécurité routière.

Enfin, cette analyse suggère que l'absence d'adhésion des citoyens, une mesure inefficace et ne produisant aucun effet substantiel sur l'accidentalité devrait être abandonnée. Or l'institutionnalisation d'un politique, son ancienneté, la constitution d'intérêts contradictoires, mais néanmoins bien organisés ne constituent-elles pas des obstacles à son abandon ? En somme, une mauvaise intervention peut être durable, alors qu'elle devrait être abandonnée. On touche ici aux enjeux d'évolution institutionnelle et de dépendance de chemin (North 1990, p. 93 et s.), où peut exister une certaine forme de viscosité.

Cette contribution a essayé de travailler à la définition d'une politique de sécurité routière durable avec une application au cas français de l'automatisation des contrôles. Ce faisant, des interrogations supplémentaires surgissent et ouvrent de nouvelles pistes de recherche.

Références

Australian Transport Council (2011), *National Road Safety Strategy 2011-2020,* http://www.atcouncil.gov.au/documents/atcnrss.aspx.

Belin Matts-Åke, Per Tillgren and Evert Vedung (2012), "Vision Zero - A Road Safety Policy Innovation", *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, Vol. 19, n°2, pp. 171-179.

Buchanan James M. and Gordon Tullock (1997), *The Calculus of Consent, Logical Foundations of Constitutional Democracy*, Ann Arbor Paperbacks.

Buckley Walter (1967), *Sociology and Modern Systems Theory*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs.

Calvet Mélanie (2011), *Une évaluation du dispositif de contrôle-sanction automatisé de la vitesse*, Le point sur, n°92, Commissariat général du développement durable.

Carnis Laurent (2011a), «L˘évolution du contrôle de la vitesse en France : Dix années de changements (2000-2009) », *Revue Internationale de Criminologie, de Police Technique et Scientifique,* Vol. LXIV, octobre ¯ décembre, pp. 451-466.

Carnis Laurent (2011b), `Automated Speed Enforcement: What the French Experience Can Teach Us_, *Journal of Transportation Safety & Security*, Volume 3, Issue 1, pp. 15-26.

Carnis Laurent (2011c), «Les radars en folie », *Transports*, n°468, juillet-août, pp. 227-235.

Carnis Laurent (2009), « Une analyse économique du dispositif de contrôle automatisé de la vitesse en France », *Proceedings of the 19th Canadian Multidisciplinary Road Safety Conference*, Saskatoon, Saskatchewan, 8-10 June 2009, Peer-Reviewed Paper, pp. 1-17.

Carnis Laurent (2008), *Impact contrôle automatisé feu rouge : éléments de réflexion critique autour d˜une revue de littérature*, Rapports CETE de l˜Ouest, DES / Groupe SR, Centre d˜études techniques de l˜équipement, Ministère de l˜Ecologie, de l˜Energie, du Développement Durable, et de la Mer, mars.

Carnis (2007), « L˜automatisation des contrôles en Grande-Bretagne : entre révolution technique et continuité administrative », *Revue Internationale de Sciences Administratives*, Décembre 2007, Vol. 73, n°4, pp. 597-610 (Article disponible en version anglaise, espagnole et arabe).

Carnis Laurent and Etienne Blais (2013), `An assessment of the safety effects of the French speed camera program_, *Accident Analysis and Prevention,* March, 51: 301-309.

Elvik Rune (2001), *Cost-Benefit Analysis of Police Enforcement*, The "Escape" Project, Working Paper 1.

Fleury Dominique, Peytavin Jean-François, Alam Thomas, Saint-Géran Thierry, Medjkane Mohand et Marne Millot (2012), "La dimension socio-économique du risque routier dans une approche territoriale" in *Laurent Carnis et Dominique Mignot (dir.), Pour une économie de la sécurité routière, Emergence d'une approche pour l'élaboration de politique publiques*, pp. 76-98, Collection "Méthodes et Approches", Editions Economica.

Grossetête Matthieu (2010), L'enracinement social de la mortalité routière, *Actes de la recherche en sciences sociales*, N° 184, pp. 38-57.

Hood Christopher, Rothstein Henry and Robert Baldwin (2001), *The Government of Risk, Understanding Risk Regulation Regimes*, Oxford University Press, Oxford.

Kletzen Anne (2000), *L'automobile et la loi, Comment est né le Code de la Route ?*, Collection Déviance et Société, L'Harmattan.

Lave Lester B. (1981), *The Strategy of Social Regulation, Decision Frameworks for Policy*, Studies in the Regulation of Economic Activity, The Brookings Institution, Washington D.C.

Mariton Hervé (2009), *Rapport d˜information déposé en application de l˜article 146 du règlement par la Commission des finances, de l˜économie générale et du plan sur les amendes radars et le financement de la politique de sécurité routière*, Assemblée Nationale, 6 mai 2009.

Mission Interministérielle (2013), Projets annuels de performance, Contrôle de la circulation et du stationnement routiers, Annexe au projet de loi de finances, http://www.performance-publique.budget.gouv.fr/farandole/2013/pap/pdf/PAP2013_CS_CAS_Controle_circulation_stationnement_routiers.pdf.

North Douglass C. (1990), *Institutions, Institutional Change and Economic Performances*, Cambridge University Press.

Olson Mancur (1984), The Rise and the Decline of Nations, Economic Growth, Stagflation and Social Rigidities, Yale University Press.

ONSIR (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière) (2012), La sécurité routière en France, Bilan de l'année 2011, La documentation française.

ONISR (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière) (2006), Impact du contrôle sanction automatisé sur la sécurité routière (2003¯2005), Evaluation, Collection les Rapports.

Ragot Isabelle (2006), "Acceptabilité du CSA: connaissance, crédibilité de l'information et efficacité perçue" in *M.A Dekkers, Séminaire Vitesse, Apports récents de la recherche en matière de vitesse*, Les collections de l'INRETS, Actes n°105.

Reigner Hélène (2005), "L'idéologie anonyme d'un objet dépolitisé : la sécurité routière", *Sciences de la société*, n°65, Mai, pp. 125-143.

Ross Laurence H. (1975), "The Scandinavian Myth: The Effectiveness of Drinking-and Driving Legislation in Sweden and Norway", *The Journal of Legal Studies*, Vol. 4 N° 2, June, pp. 285-310.

Sanchez Pascal (2009), *Les croyances collectives*, Collection Que sais-je?, Presses Universitaires de France, Paris.

Sunstein Cass R. (2012), *Anatomie de la rumeur*, Editions Markus Haller, Genève.

Wegman Fred and Letty Aarts (2006), *Advancing Sustainable Safety, National Road Safety Outlook 2005-2020*, SWOV.

Wilson, C., Willis, C., Hendrikz, J.K., Bellamy, N. (2011), Speed Enforcement Detection Devices for Preventing Road Traffic Injuries. The Cochrane Collaboration, Willey, (Review).

Carnis Laurent (2014), « Les conditions d˘une politique de sécurité routière durable ? L˘exemple de la politique d˘automatisation des contrôles routiers en France » in *Sandrine Gaymard et Angel Egido (dir.), Mobilités et transports durables : des enjeux sécuritaires et de santé*, L˘Harmattan, Collection Logiques sociales, Paris, pp. 153-172.