

**GENÈSE ET STRUCTURATION DE LA POLITIQUE
DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE :
VERS UNE STRATÉGIE INTÉGRÉE ?**

HERVÉ CHOMIENNE

LYDIE-MARIE LAVOISIER

LAREQUOI

UNIVERSITÉ DE VERSAILLES SAINT-QUENTIN

1. INTRODUCTION

L'action publique, plus que toute autre forme d'action collective, organisée et finalisée, suscite des réactions contradictoires (MENY, THOENIG, 1989) : alors même qu'il lui est souvent reproché un manque d'efficacité, les demandes d'intervention de l'État en France ne cessent de croître. Si ces interventions s'exercent naturellement sous des formes réglementaires et coercitives, les pouvoirs publics font de plus en plus souvent appel à des registres d'action non contraignants comme les incitations économiques, le recours à l'information ou la persuasion sociale (PAPADOPOULOS, 1995).

De fait, l'adoption sur le long terme de schémas comportementaux conformes à l'intérêt général nécessite à la fois de les imposer par des voies externes et d'inciter les individus à y adhérer volontairement. Le changement

social est donc un phénomène complexe qui nécessite le recours à de multiples stratégies d'influence, chacune d'entre elles poursuivant des objectifs et s'adressant à des cibles spécifiques.

L'analyse de la politique de sécurité routière se prête tout particulièrement à une telle approche dite intégrée de la modification des comportements sociaux, articulant stratégies, moyens et acteurs. L'ampleur des enjeux à la fois humains et financiers, individuels et collectifs, associés à une conduite imprudente au volant, est tout à fait considérable¹ et légitime, si besoin était, le recours à un fondement théorique pertinent pour élaborer et mettre en œuvre une stratégie permettant, d'une part de concevoir une politique appréhendant ce phénomène dans toute sa complexité (FLEURY, 2006), d'autre part de prendre des mesures cohérentes en vue de changer durablement le comportement de toutes ses parties prenantes face aux risques routiers (section 2.).

Les difficultés d'élaboration et de mise en œuvre d'une politique de sécurité routière en France ne sont cependant pas uniquement dues à la complexité du problème à traiter en lui-même mais aussi à la complexité du dispositif institutionnel progressivement mis en place (GUILBOT 2009 ; CHOMIENNE, 2008b). En effet, l'analyse de sa genèse et de son développement met en évidence les difficultés rencontrées pour élaborer et mettre en œuvre cette politique publique interministérielle dont l'objectif final est, pourtant, simple à évaluer : réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes. Nous montrerons que la structuration de cette politique publique relève plus d'un « bricolage » de solutions singulières (JEANNOT, 2005) et innovantes que d'une approche stratégique intégrée, conçue de façon systémique. Ainsi, la politique de sécurité routière a été construite, de façon incomplète, en alternant impulsions nationales et initiatives locales, en superposant réglementations et dispositifs dont la mise en œuvre nécessite une coordination multi-niveau et dont l'efficacité repose *in fine* sur un nombre limité d'acteurs (section 3.).

Nous fonderons notre analyse sur les résultats de deux recherches successives que nous avons conduites entre 2003 et 2006 sur le management des politiques locales de sécurité routière. Celles-ci reposent sur une analyse de documents internes à la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) et sur une soixantaine d'entretiens semi-directifs réalisés auprès

¹ A l'échelle mondiale, on estimait en 2008 à 1,2 millions le nombre de morts par an et cinquante millions de blessés lors d'un accident de la circulation. Le coût économique de ces accidents serait de l'ordre de 1 % à 3 % du PIB dans la plupart des pays (OCDE/FIT, 2008). En France, en 2008, 4 443 personnes ont été tuées et 36 179 hospitalisées pour blessures, soit une baisse par rapport à 2007 de 8,2 % pour le nombre de personnes tuées et de 9 % pour le nombre de blessés hospitalisés (Document de politique transversale sécurité routière 2010, 2009).

d'acteurs nationaux² et locaux³ de la sécurité routière.

2. DE LA DIFFICULTÉ À INFLUENCER DURABLEMENT LES COMPORTEMENTS SOCIAUX

D'une manière très générale, les stratégies d'influence des comportements dits sociaux ont pour objectif d'inciter les individus à adopter un nouveau comportement (port systématique de la ceinture de sécurité), à renoncer à s'engager dans un comportement considéré comme néfaste (action préventive ; ne pas consommer d'alcool avant de prendre le volant) et/ou à modifier ou abandonner un comportement existant (vitesse excessive) (ANDREASEN, 1993 ; ANDREASEN, 1994 ; KOTLER et ROBERTO, 1989).

Les enjeux de ces stratégies, et il en est ainsi de ceux des politiques de sécurité routière, ne relèvent toutefois pas exclusivement de l'influence des comportements. En effet, si l'objectif à long terme est effectivement d'influencer le comportement, celui-ci est souvent si fermement établi que des objectifs intermédiaires pouvant être atteints plus facilement dans le court terme doivent souvent être fixés.

Les pouvoirs publics peuvent ainsi tenter de produire également un changement de nature cognitif (connaissance, compréhension, croyances) et/ou attitudinal chez les individus. L'influence exercée sur le comportement passerait alors en l'occurrence par une modification des facteurs qui le déterminent, au nombre desquels les croyances et les attitudes.

Ce double constat met en exergue la nécessité d'examiner précisément les spécificités des comportements sociaux ainsi que leurs déterminants. Ceci apparaît en effet être un pré-requis indispensable à l'identification de la nature des stratégies les plus pertinentes à mobiliser afin de promouvoir le changement social.

2.1. CARACTÉRISTIQUES ET DÉTERMINANTS DES COMPORTEMENTS SOCIAUX

La littérature ne définit pas de manière formelle la notion de comportement social mais permet de mettre en évidence les principales caractéristiques des

²Notamment, trois anciens délégués interministériels de la sécurité routière ; des anciens conseillers techniques des ministères de l'Intérieur, de la Justice, de l'Éducation nationale et de la Gendarmerie ; les responsables des politiques locales et de la communication à la DSCR ; les responsables des principales associations en matière de sécurité routière (Prévention routière, Ligue contre la violence routière, association Anne Cellier) ; une demi-douzaine de chargés de mission sécurité routière.

³Étude de la situation de cinq départements (Saône-et-Loire, Seine-et-Marne, Gers, Savoie, Drôme) et entretiens auprès de responsables et d'acteurs locaux : les chefs de projet SR (directeur de cabinet du préfet), des coordinateurs SR, des officiers de gendarmerie et de police en charge de la SR, des substituts du procureur en charge de la SR, des responsables de services SR en DDE et au sein des conseils généraux, des membres de réseaux locaux d'acteurs des politiques locales (IDSR), ce qui représente 25 entretiens.

comportements traditionnellement désignés par ce vocable.

Les comportements sociaux sont des comportements certes individuels mais qui ont des conséquences sur le plan social (économie d'énergie) et se situent donc aux frontières mêmes du comportement privé et des responsabilités collectives. Ces comportements se rencontrent en outre dans des domaines où les intérêts individuels et collectifs peuvent entrer en conflit (plaisir de conduire vite et risque d'accident impliquant un tiers) et sont donc soumis aux contraintes de la vie sociale, notamment lorsqu'ils impliquent le recours à une solidarité sociale financière.

Plus précisément, les comportements sociaux sont majoritairement fondés sur des structures motivationnelles⁴ complexes, fortes et stables et sont très impliquants (ANDREASEN, 1993 ; HUTTON, AHTOLA, 1991 ; MANRAI, GARDNER, 1992). L'adoption du comportement préconisé est ainsi fréquemment entravée par la comparaison, réalisée par les individus, entre les « avantages » intangibles, incertains ou différés qu'ils peuvent en retirer et les « coûts » importants (d'opportunité⁵, en temps, monétaires, physiques et/ou psychologiques) et immédiats alors supportés, sur lesquels il est particulièrement difficile d'agir (ANDREASEN, 1993 ; BLOOM, NOVELLI, 1981 ; ELLIOTT, 1991 ; FINE, 1981 ; FOX, KOTLER, 1980 ; SCHLINGER, 1976).

Il y a par ailleurs en marketing social contradiction entre logique de l'action *collective* et logique de l'action *individuelle* (KOTLER et ROBERTO, 1989). La littérature souligne à ce sujet la difficulté d'obtenir un changement de comportement lorsque l'objectif visé est d'éliminer un comportement qui est socialement indésirable mais individuellement gratifiant.

La cible visée par les campagnes de marketing social est ainsi très fréquemment négativement prédisposée à modifier et/ou abandonner son comportement (comportement souvent jugé satisfaisant et adopté depuis longtemps) et à initier le comportement qu'elles peuvent préconiser en substitution (BARACH, 1984 ; BLOOM, NOVELLI, 1981 ; ELLIOTT, 1991 ; MALAFARINA, LOCKEN, 1993).

Les comportements déviants en matière de sécurité routière présentent nombre des caractéristiques des comportements que la littérature considère comme étant très délicats à influencer. Ces comportements indésirables sont en effet répétitifs et réguliers ; fondés sur une structure complexe, forte et stable de valeurs, normes, expériences, croyances et attitudes ; impliquants ; gratifiants dans l'immédiat ; préjudiciables à long terme et uniquement potentiellement ; et enfin à la fois individuels et collectifs. Les individus ont en conséquence une prédisposition négative à les modifier et/ou à les

⁴Entendues comme les relations entre la personnalité, les valeurs, les normes, l'expérience, les croyances et les attitudes de l'individu.

⁵Abandon d'un comportement plaisant par exemple.

abandonner.

La mise à jour et la reconnaissance des difficultés rencontrées pour modifier les comportements sociaux ont mis en exergue la nécessité de définir précisément la nature de leurs déterminants. Une meilleure connaissance des mécanismes sous-jacents à leur adoption et/ou à leur rejet permettrait en effet de l'influencer plus efficacement, et ce en agissant directement sur ses divers antécédents.

Le cadre conceptuel proposé par la *théorie de l'action raisonnée* (AJZEN et FISHBEIN, 1980) a posé les fondements de la plupart de ces réflexions menées à ce sujet et repose sur l'idée selon laquelle l'individu évalue les conséquences de ses actions avant de décider de s'engager ou non dans un certain comportement. Plus précisément, il postule que l'attitude envers le comportement (les croyances qu'a l'individu à l'égard de ses conséquences et l'évaluation qu'il fait de celles-ci) et les croyances quant à l'évaluation qui en sera faite par autrui (composante normative du comportement) déterminent directement l'intention qu'a l'individu d'y adhérer. L'intention d'adoption du comportement influence ensuite à son tour le comportement effectif, cet impact étant modéré par un ensemble de facteurs situationnels (contexte physique, social ou économique par exemple).

Cette théorie a été validée par nombre de recherches s'attachant à la compréhension du processus de formation de certains comportements sociaux : participation à un traitement contre l'alcoolisme (MACARDLE, 1972⁶) ; don du sang (BAGOZZI, 1982 ; BURNKRANT, PAGE, 1982), participation à un programme d'aide à l'enfance (YOUNG, LAGACE, 1992) ; réduction des ordures ménagères (TAYLOR, TODD, 1995).

Une autre approche accordant une place centrale aux croyances en tant qu'éléments déterminants du comportement est également souvent mobilisée en marketing social (santé et sécurité routière notamment) : « *The Health Belief Model* »⁷ (ROSENSTOCK, 1990 ; ELLIOTT, 1991). Cette conceptualisation du comportement social postule qu'il est essentiellement déterminé par les croyances de l'individu, définies comme des « *hypothèses concrètes formées au sujet de la réalité qu'il considère comme vraies* » (ELLIOTT, 1991), et plus précisément par les croyances quant à ses conséquences (*i.e.* bénéfices et coûts engendrés par son adoption) (ANDREASEN, 1994).

Chacune de ces approches mettant l'accent sur certains déterminants du comportement, les stratégies d'influence qu'elles suggèrent en sont bien entendu fonction et adaptées à leur nature.

⁶ In MANRAI, GARDNER (1992).

⁷ « *Modèle des croyances en matière de santé* ».

2.2. LES STRATÉGIES D'INFLUENCE DES COMPORTEMENTS SOCIAUX : NATURE ET OBJECTIFS

Toute tentative réfléchie et organisée pour influencer les comportements d'un individu ou d'un groupe d'individus, peut donc certes être interprétée comme une action visant à modifier un ou plusieurs des facteurs explicatifs immédiats du comportement. Pour autant, la modification des croyances et/ou des attitudes des individus à l'égard d'un comportement social ne signifie cependant pas qu'il y aura réponse comportementale adaptée automatiquement. De fait, si la connaissance de la problématique de la cause sociale est fréquemment considérée comme un pré-requis au changement social volontaire (SUTTON, 1982), il a été souvent établi que les croyances ne déterminent que rarement le comportement de manière directe (ROBERTS et al., 1996) et que la formation de nouvelles croyances n'a pas toujours une incidence sur le comportement (FISHBEIN, AJZEN, 1975).

En conséquence, ELLIOTT (1991) insiste sur la nécessité de s'interroger également sur la façon dont les individus réagissent aux tentatives d'influence de leur comportement. Trois processus permettent de l'expliquer (KELMAN, 1961) : l'individu peut accepter de manière rationnelle le comportement, dont il reconnaît le bien-fondé, et l'ajoute à son système de valeurs (processus d'internalisation) ; l'individu peut également adopter le comportement car il est en accord avec les attitudes, valeurs et/ou normes sociales auxquelles il se réfère et souhaite se conformer (processus d'identification) ; enfin, l'individu adopte le comportement afin d'en retirer une récompense et/ou d'éviter les sanctions liées à une réaction contraire (processus de complaisance). TURNER et ARNOLD (1982) y ajoutent un processus de consistance : l'individu adopte volontairement un comportement ponctuel qui peut être observé par autrui et sans qu'il y ait nécessairement modification préalable de sa structure motivationnelle sous-jacente. Le changement d'attitude n'apparaît que dans un second temps, en cohérence avec le comportement.

À chacun de ces processus correspondent des stratégies d'influence particulières :

✓ *Processus d'internalisation/Stratégie rationnelle*

Il s'agit d'expliquer et de démontrer, via par exemple la mise en place de campagnes de communication par les médias de masse, la pertinence du changement préconisé de comportement et sa cohérence avec les valeurs de la cible. Cette stratégie a été appliquée avec succès dans les domaines de la conservation d'énergie ou du port de la ceinture de sécurité, mais les résultats obtenus dans celui de la santé sont plus mitigés : elle conduit certes souvent à une prise de conscience et un changement positif d'attitude, mais sans que le comportement ne se modifie pour autant (ELLIOTT, 1991).

✓ *Processus d'identification / Stratégie normative-éducative*

Le changement de comportement est ici préconisé par un individu « modèle » auquel la cible est désireuse de s'identifier. Le changement,

adopté de façon volontaire, ne l'est pas pour lui-même, mais parce qu'il permet de renforcer la relation perçue avec le modèle et est congruent avec les attitudes et valeurs de la cible. Cette stratégie est assez fréquente (lutte contre le tabagisme ou la conduite en état d'ivresse par exemple ; ELLIOTT, 1991) et semble conduire effectivement à un changement d'attitude.

✓ *Processus de complaisance / Stratégie coercitive*

Elle tend à produire un changement de comportement sur une courte période uniquement. Pour que le nouveau comportement soit maintenu, il est nécessaire de continuer à fournir aux individus des motivations externes de manière régulière. C'est pourquoi les pouvoirs publics accompagnent fréquemment l'introduction de nouvelles dispositions réglementaires d'une campagne de communication destinée à sensibiliser le public à son bien-fondé (cf. notamment la campagne télévision, radio et affichage de la Sécurité Routière française des années 1990/1991 lors du passage de la limitation de vitesse en ville de 60 à 50 km/h). Les stratégies coercitives sont en outre souvent considérées, par les individus qu'elles visent, comme bénéficiant aux autorités qui les initient (par exemple, le développement des contrôles de police liés à la sécurité routière présenté par ses détracteurs comme un moyen pour l'État d'accentuer le contrôle social et d'accroître ses revenus), ceci permettant d'expliquer la dichotomie fréquemment observée entre attitudes qui restent négatives et réponse comportementale positive.

✓ *Processus de consistance / Stratégie de communication personnelle*

Ce type de stratégie conduit à un changement de comportement durable car les attitudes se modifient conformément au comportement adopté volontairement. Il fut appliqué avec succès notamment en matière de lutte contre la pollution, de sécurité routière, et de recyclage (MENDELSON, 1973).

Un des principaux facteurs explicatifs, à long terme, du succès ou de l'échec de telles stratégies d'influence réside donc dans la congruence entre le comportement adopté (volontairement ou non) et la structure d'attitudes, de croyances et/ou de valeurs qui le sous-tendent. Pour SHETH et FRAZIER (1982), c'est d'ailleurs l'étude de la consistance entre attitudes et comportement qui doit servir de point de départ à l'identification de celles à mettre en place (Tableau 1). Ces auteurs ont par ailleurs identifié huit stratégies dites de « changement social », cette typologie pouvant d'ailleurs être utilement mobilisée afin de fournir une grille de lecture et d'analyse qui permette de mettre en cohérence *ex-post* les différentes actions en matière de sécurité routière mises en place au fil du temps et d'une manière peu articulée (Tableau 1).

L'étude menée par SHETH et FRAZIER (1982) met en lumière la nécessité de combiner diverses stratégies d'influence afin de pouvoir effectivement modifier des comportements sociaux jugés indésirables. Ceci revient à considérer que tout changement social, quel que soit son champ d'application, devrait être appréhendé de manière intégrée.

*Tableau 1. Une typologie des stratégies de changement social
appliquée aux actions de sécurité routière en France
(adapté de SHETH et FRAZIER, 1982)*

| |
|---|
| <p>▪ Information et éducation – Présentation d’informations objectives au sujet du comportement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Informations quantitatives et qualitatives (enquêtes techniques d’accidents, crash-tests) de nature objective sur les causes (comportements déviants) et les conséquences des accidents de la route • Mises en situation (voitures tonneaux, conduite sur piste) • Sensibilisation accentuée à la SR lors de la préparation du Brevet de SR, de l’Attestation de SR, du permis de conduire, des stages de récupération de points ; informations ou stages ciblés en milieu professionnel ou auprès de populations spécifiques • Événementiels relatifs à la SR à l’échelle nationale ou locale (semaine de la SR, assises de la SR, colloques, forums, ...) <p>▪ Persuasion et propagande – Présentation d’informations de manière subjective</p> <ul style="list-style-type: none"> • Campagnes publicitaires générales (par ex. film de R. DEPARDON) ou ciblées sur une catégorie de population ou de déviance (vitesse, port du casque...) • Documentaires télévisés, récits testimoniaux, ouvrages et articles journalistiques • Actions militantes des associations de victimes ou autres (motards, sportifs...) <p>▪ Contrôles sociaux – Modification de l’environnement social (normes et valeurs), utilisation de la pression sociale</p> <ul style="list-style-type: none"> • L’ensemble des moyens visant à informer, éduquer et persuader contribuent à faire évoluer la perception sociale des enjeux de la SR • Prise de position publique en faveur de la SR de la part de leaders d’opinion ; conseils de prescripteurs (par ex. les assistantes maternelles au sujet des sièges pour enfants) • Chartes de « bonne conduite » sur la communication publicitaire afin de ne pas valoriser les comportements à risque <p>▪ Systèmes de délivrance – Minimisation (ou maximisation) des difficultés d’accès au comportement préconisé (ou à abandonner)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adaptation des infrastructures en vue de faciliter la réduction de vitesse (zones « 30 » à proximité des écoles, aménagement d’approches d’agglomérations, meilleure signalisation...) • Stages gratuits de sensibilisation à la SR, prise en charge du coût de la préparation du permis de conduire pour les plus démunis • Actions visant à s’assurer que le conducteur est sobre à l’occasion d’un retour de soirée : opérations « Capitaines de soirées », « Celui qui conduit, c’est celui qui ne boit pas », accès gratuit à des éthylotests • Limiteurs de vitesse sur les véhicules (bridage de moteur) <p>▪ Incitations et freins économiques – Monétaires ou tangibles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Primes d’assurances (bonus et malus) • Amendes, confiscation du véhicule • Prix du carburant <p>▪ Traitement clinique et modification du comportement – Traitements psychiatriques et thérapies</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stages obligatoires de sensibilisation à la SR destinés aux délinquants récidivistes ; stages de désintoxication pour conducteurs alcooliques • Travaux d’intérêt général en centres de soin et de rééducation pour accidentés |
|---|

- **Règles obligatoires et régulation – Restriction légale au comportement**
 - Permis à points et permis probatoire
 - Accentuation des contrôles par les forces de l'ordre, radars automatiques
 - Durcissement et stricte application des textes réprimant les infractions (interdiction des indulgences, suppression du « permis blanc », moins de classements sans suite des infractions, sévérité accrue des sanctions, notamment peines de prison fermes pour les cas graves)

Ce large éventail d'actions permettant de matérialiser les stratégies de changement social en matière de sécurité routière met en évidence le grand nombre d'acteurs institutionnels potentiellement concernés par cette problématique : une grande partie des services de l'État sont directement ou indirectement impliqués de même que les collectivités locales, nombre d'associations, les entreprises (localisation, organisation des déplacements professionnels), les leaders d'opinion et les associations professionnelles dont les membres sont en position de prescripteurs (professions liées à l'éducation ou à la santé, publicitaires...) ou dont l'activité a un lien direct avec les problèmes de sécurité routière (constructeurs et équipementiers automobiles, alcooliers...).

2.3. POUR UNE APPROCHE INTÉGRÉE DU CHANGEMENT SOCIAL EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les populations cibles des actions de sécurité routière sont traditionnellement définies sur la base de critères de segmentation de nature sociodémographique (jeunes, seniors...), en fonction de la nature du déplacement (routier, autoroutier, professionnel, touristique...) ou du type de véhicule utilisé (deux-roues motorisés, poids lourds...).

Pourtant, si l'on reprend l'analyse de SHETH et FRAZIER (1982), c'est davantage l'examen de la congruence entre attitudes et comportements qui devrait permettre d'identifier les différentes cibles à retenir. Nous nous proposons donc sur cette base de distinguer quatre populations cibles d'une politique de sécurité routière, plusieurs stratégies d'influence pouvant être mises en œuvre en direction de chacune d'entre elles, selon la nature des objectifs poursuivis (Tableau 2).

Ce Tableau appelle plusieurs commentaires en termes de politique de sécurité routière :

- . L'objectif *in fine* de toute politique dans ce domaine est d'impacter les comportements de toutes ses parties prenantes, qu'elles soient directes (les usagers de la route) ou indirectes (les décideurs publics et économiques, les concepteurs de véhicules et d'infrastructures, les professionnels concernés par la gestion du système...).
- . Les populations C et D sont considérées comme des cibles prioritaires des actions engagées. Cependant, la modification de la structure attitudinale des individus étant un pré-requis incontournable à une

modification pérenne de leurs comportements, il est indispensable d'intégrer également la population B à ces cibles prioritaires. Ceci semble d'autant plus important que les individus de cette cible vivent comme une contrainte l'adoption d'un comportement « désirable » sur la route. Ils sont donc prédisposés à juger négativement les actions visant à faire appliquer et/ou à renforcer les normes de sécurité routière, ce qui peut se traduire non seulement par des « votes-sanctions » en direction du pouvoir politique qui les initie, mais encore par une régression de leur comportement au premier signe de relâchement des autorités en la matière.

. Enfin, la population A n'étant pas exempte d'un risque potentiel de « glissement » à court terme vers la population C, il apparaît également nécessaire d'engager des actions en leur direction.

En conclusion, cette analyse met en exergue toute la pertinence d'une approche multiforme (FLEURY, 2006 ; GILBERT, 2008) sur l'ensemble du système « individu/véhicule/environnement » et la nécessité de la concevoir et de la mettre en œuvre de manière intégrée. Si l'utilisateur apparaît comme la première cible de cette approche, il n'est que l'utilisateur final de ce système. C'est bien toutes ses parties prenantes qui doivent être la cible d'une telle politique afin que leurs pratiques professionnelles intègrent la question de la sécurité routière.

La complexité du problème à traiter est donc directement prolongée par une forte complexité sociale : la formulation et la mise en œuvre des décisions impliquent un grand nombre d'acteurs aux intérêts, priorités et logiques différentes (PAPADOPOULOS, 1995). À cette double complexité, vient s'ajouter une complexité institutionnelle caractérisée par la grande diversité des institutions concernées, notamment en termes de légitimité et de périmètre d'action, de processus de décision et de modalités de fonctionnement (GUILBOT, 2009).

La confrontation de ces trois formes de complexité provoque logiquement des difficultés de coordination et de cohérence aussi bien au niveau des processus décisionnels qui conduisent à identifier les problématiques en matière de sécurité routière, à fixer des objectifs et à proposer des stratégies d'action, qu'au niveau de leur mise en œuvre. Dans ce contexte, l'élaboration d'une politique publique intégrée doit permettre de trouver un équilibre entre la prise en compte de la complexité du problème à traiter et le développement d'une « *capacité institutionnelle à mettre en œuvre des interventions efficaces et efficaces* » grâce à un « *système de gestion solide (...) et clairement ciblé sur la production des résultats convenus* » (OCDE/FIT, 2008).

Tableau 2. Populations cibles, objectifs poursuivis et stratégies d'influence envisageables dans le domaine de la sécurité routière

| Cibles des actions | Objectifs poursuivis | Stratégies |
|---|---|--|
| <p><u>Population A</u> Des individus ayant un comportement au volant respectueux des normes de sécurité routière ; ce comportement étant « intériorisé », <i>ie.</i> reposant sur des attitudes positives à l'égard de ces normes</p> | <p><u>Renforcement psychologique</u> : renforcer la structure attitudinale positive sous-jacente au schéma comportemental adéquat</p> <p><u>Renforcement comportemental</u> : renforcer le schéma comportemental positif, reflet d'une structure attitudinale positive</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Information et éducation • Persuasion • Contrôles sociaux • Systèmes de délivrances • Incitations économiques • Règles obligatoires et régulation |
| <p><u>Population B</u> Des individus qui se conforment aux normes de sécurité routière par « obligation » (peur du gendarme, pression sociale...) mais dont les attitudes envers ces mêmes normes sont négatives</p> | <p><u>Rationalisation psychologique</u> : modifier la structure attitudinale négative sous-jacente au schéma comportemental adéquat</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Information et éducation • Persuasion • Contrôles sociaux |
| <p><u>Population C</u> Des individus dont les attitudes envers les normes de sécurité routière sont positives mais dont le comportement au volant est déviant car déterminé par d'autres facteurs, à savoir notamment les normes subjectives (pression du groupe social valorisant la prise de risque...), des facteurs situationnels (urgence, événement festif...), et/ou le contrôle perçu du comportement (incapacité à contrôler sa consommation d'alcool, à « lever le pied » au volant...)</p> | <p><u>Induction comportementale</u> : modifier le schéma comportemental qui est négatif alors même que la structure attitudinale est positive</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Contrôles sociaux • Systèmes de délivrance • Incitations économiques • Freins économiques • Règles obligatoires et régulation |
| <p><u>Population D</u> Des individus non respectueux des normes de sécurité routière et dont les comportements risqués sont fondés sur des attitudes négatives à l'égard de ces normes</p> | <p><u>Confrontation psychologique</u> : modifier la structure attitudinale négative sous-jacente au schéma comportemental déviant</p> <p><u>Confrontation comportementale</u> : modifier le schéma comportemental déviant, reflet d'une structure attitudinale négative</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Persuasion • Contrôles sociaux • Contrôles sociaux • Freins économiques • Traitement clinique du comportement • Règles obligatoires et régulation |

Ceci suppose que les pouvoirs publics abordent la question de la sécurité routière de façon globale (le comportement des usagers étant une composante importante mais non unique du risque routier), élaborent une stratégie ambitieuse en partenariat avec l'ensemble des parties prenantes du système (concepteurs de véhicules, aménageurs et exploitants des infrastructures, acteurs économiques, services de secours et de soins...) et s'assurent de sa mise en œuvre efficace et efficiente par une évaluation rigoureuse.

C'est cette « longue marche » erratique vers une hypothétique politique intégrée de sécurité routière que nous allons présenter.

3. LA DIFFICULTÉ À ÉLABORER UNE STRATÉGIE INTÉGRÉE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE : ENTRE AMBIGUITÉS POLITIQUES ET COMPLEXITÉ INSTITUTIONNELLE

Nous avons montré que la difficulté à faire changer durablement des comportements sociaux trouvait sa source dans la complexité de leurs déterminants et de leurs processus de formation, d'où la nécessité d'élaborer des stratégies intégrant cette complexité. Pour ce faire, il s'agit d'aborder de façon globale la question de la sécurité routière et d'élaborer une politique qui cible l'ensemble de ses parties prenantes afin qu'*in fine* ses usagers encourrent le minimum de risques (GUILBOT, 2008).

Une telle stratégie implique de nombreux acteurs ce qui pose la question de leur coordination au sein d'une politique publique intégrée aux différents échelons de son élaboration et de sa mise en œuvre. Or, la formulation de la politique de sécurité routière en France a été très progressivement façonnée par une succession de mesures réglementaires et de dispositifs de gestion pour se stabiliser, à l'occasion de la mise en œuvre de la réforme de la loi organique relative aux lois de finances (LOLF). Elle a désormais le statut d'une « politique transversale », amorce d'une politique qui pourrait devenir intégrée pour peu qu'elle dépasse la focalisation sur le comportement des usagers pour cibler de façon cohérente l'ensemble de ses parties prenantes.

3.1. GENÈSE DE LA POLITIQUE PUBLIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE : RÉGULER LES COMPORTEMENTS PAR UNE POLITIQUE INTERMINISTÉRIELLE

Les enjeux à la fois stratégiques et économiques des transports terrestres ont progressivement conduit les autorités à réglementer leurs usages afin de protéger les infrastructures et leurs usagers. Il faut cependant attendre la seconde moitié du vingtième siècle, caractérisée par une augmentation régulière des flux de circulation dans les pays industrialisés, pour qu'apparaisse la nécessité d'encadrer plus étroitement le comportement des usagers de la route (CALLENS, 1996).

En France, l'élaboration du premier code de la route en 1958, sous la pression des compagnies d'assurance, s'est révélée être le résultat d'un long

processus impliquant de nombreuses parties prenantes issues des sphères politiques, administratives et économiques (KLETZLEN, 2000). Jusqu'alors essentiellement technique, car centré sur la gestion des infrastructures et de la conception des véhicules, le problème de la « circulation routière » prend une dimension politique en devenant un problème de « sécurité routière » centré sur la régulation des comportements des usagers. Ce furent alors essentiellement les ministères des Transports, de l'Intérieur et, dans une moindre mesure, de la Santé, qui prirent en charge la gestion de la sécurité routière à travers la création de comités ou de conseils travaillant en parallèle selon des logiques sectorielles (KLETZLEN, 2000).

Cette nouvelle problématique de « changement social » devait impliquer la mobilisation de tous les registres de l'action publique, qu'ils soient contraignants (réglementation, contrôle-sanction) ou non contraignants (éducation et information, persuasion, incitations économiques). Toutefois, cette focalisation initiale sur la responsabilité individuelle et la régulation du comportement des usagers pour traiter le problème de la sécurité routière va constituer le « *paradigme dominant qui détermine à la fois la façon de poser le problème et de trouver des solutions* » (GILBERT, 2008). Plutôt que de tenter résolument de cibler l'ensemble des acteurs et des structures de ce système complexe, les pouvoirs publics français privilégieront une politique centrée sur le changement de comportement de l'utilisateur, négligeant souvent les acteurs et les structures intervenant en amont et en aval de l'accident.

Il faut en effet attendre 1972, et le triste record de près de 16 600 tués sur les routes françaises, pour que la préoccupation de sécurité routière devienne formellement une politique publique interministérielle à travers la création d'un Comité Interministériel à la sécurité routière (CISR) présidé par le Premier ministre, animé par un Délégué à la sécurité routière et constitué de représentants de nombreux ministères⁸.

Ce premier CISR a donné lieu à l'élaboration et à la mise en œuvre, à partir de 1973, d'une vague régulière de mesures réglementaires relatives à l'obligation du port de la ceinture de sécurité, du port du casque pour les deux-roues, à l'abaissement des seuils de vitesse autorisée et à la mise en place de dispositifs de lutte contre l'alcoolisme au volant. Celles-ci sont complétées par le traitement de zones identifiées comme accidentogènes (les « points noirs ») ainsi que par une amélioration progressive des infrastructures routières, des aménagements urbains et de la sécurité active et passive des véhicules.

Ces changements, accompagnés de campagnes nationales de communication,

⁸ Les ministères de la défense, de la justice, de l'intérieur, de l'économie et des finances, de l'éducation nationale, du développement industriel et scientifique, de l'équipement et du logement, des postes et télécommunications, des transports, de la santé publique et de la sécurité sociale sont, de façon non exhaustive, membres du CISR.

ont contribué à une réduction sensible du nombre de morts sur les routes, lequel s'élevait à un peu moins de 12 000 en 1978. Toutefois, au début des années 1980, ils ne semblent plus suffisants pour franchir ce palier. Les mesures nationales peinent à se concrétiser sur le terrain faute de relais opérationnels et d'acteurs clairement en charge de la mise en œuvre de cette politique qui, de fait, consiste en une somme hétérogène de mesures sectorielles ponctuelles.

C'est dans ce contexte que le CISR du 22 décembre 1981⁹ se donne pour objectif « *de réduire d'un tiers en cinq ans le taux de mortalité enregistré sur les routes* » grâce à des mesures articulées autour de trois axes :

- . renforcer l'application des réglementations en vigueur ;
- . développer les équipements de sécurité sur les réseaux routiers nationaux et les voiries des collectivités locales ;
- . renforcer l'adhésion des usagers de la route et améliorer leurs comportements à partir d'actions d'information, de sensibilisation et de formation.

Ainsi, parallèlement aux actions visant à réguler les comportements des usagers, l'enjeu est désormais de modifier en profondeur leur attitude face au risque routier en agissant au plus près du terrain à travers l'élaboration de dispositifs permettant de mobiliser la société autour du problème de l'insécurité routière. En fait, les dispositifs d'animation et de gestion mis en place au niveau des services déconcentrés de l'État vont principalement viser les différentes parties prenantes de la sécurité routière à l'échelon local, et plus particulièrement les agents des services publics concernés. Cette volonté d'aborder sur le terrain la sécurité routière de façon intégrée va cependant se heurter à de nombreux obstacles structurels et culturels, accentués par l'absence de volonté politique, à l'échelon national, d'élaborer un cadre stratégique cohérent et d'attribuer des ressources en lien avec les objectifs fixés.

3.2. *DES POLITIQUES LOCALES TRANSVERSALES D'UNE COMPLEXITÉ CROISSANTE PALLIENT L'ABSENCE DE STRATÉGIE NATIONALE*

Afin de doter le CISR d'un relais opérationnel, le CISR du 22 décembre 1981 demande au ministère de l'Équipement et des Transports de créer une Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR) en charge notamment du code de la route, de l'information des usagers et de la normalisation technique des véhicules et des infrastructures routières. La création de la DSCR vise à rattacher de façon privilégiée la politique interministérielle de sécurité routière à un ministère disposant d'une forte expertise technique et d'un réseau dense de structures déconcentrées qui pourraient constituer des relais opérationnels à la mise en œuvre de cette politique publique.

⁹ Les comptes-rendus des CISR et les circulaires citées proviennent des archives de la DSCR.

Le CISR du 13 juillet 1982 prolonge cette décision en statuant que le directeur de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière sera systématiquement Délégué Interministériel à la Sécurité Routière afin d'assurer l'articulation entre cette direction et le CISR. De plus, il est décidé de mettre en place une « politique locale de sécurité routière » en complément des dispositifs nationaux existants. Élaborée par le CISR qui fixe les priorités nationales, sa mise en œuvre est confiée au Préfet de département. Elle a pour objectifs de « *provoquer une véritable mobilisation de l'ensemble du corps social, rechercher une prise en charge des problèmes de sécurité routière par les collectivités locales en les associant aux objectifs gouvernementaux* » et d'assurer « *l'intervention active des services publics locaux* ».

La politique locale repose alors sur deux dispositifs :

- . un programme de contrats d'objectifs entre l'Etat et les collectivités locales (« objectif -10 % ») visant à inciter celles-ci à conduire des actions de prévention à partir d'incitations financières assorties de primes si l'objectif de -10 % de tués par an sur leur territoire est atteint. Ce programme a été arrêté à la fin des années 80 sans que son efficacité n'ait été évaluée.
- . un programme d'enquêtes techniques pluridisciplinaires (REAGIR) réalisées à la suite de tout accident mortel et distinct de l'instruction judiciaire. Ce programme a été régulièrement ajusté jusqu'à être rénové à la fin de l'année 2004 sous le nom « d'AGIR pour la sécurité routière ».

L'évolution et les prolongements de ce dernier programme entre 1982 et 2006 reflètent les errements de la politique de sécurité routière en France qui accumule dispositifs de gestion et mesures réglementaires ponctuelles sans qu'une stratégie clairement formulée permette de l'aborder de façon cohérente et globale.

La finalité du programme REAGIR (Réagir par des Enquêtes sur les Accidents Graves et par des Initiatives pour y Remédier) est d'améliorer la connaissance des facteurs qui concourent aux accidents graves, de susciter une forte mobilisation sociale autour du problème de la sécurité routière, de proposer des actions permettant de réduire le risque de voir un accident comparable se reproduire, le tout à partir d'enquêtes techniques réalisées sur chaque accident très grave ou mortel.

Ce programme doit permettre d'atteindre l'objectif de baisse d'un tiers des accidents mortels à l'horizon 1986 mais la circulaire du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière du 10 mai 1983 qui l'instaure précise qu'il « *ne suppose pas la mise en place de moyens spécifiques ou supplémentaires* ». Il doit reposer sur le redéploiement « *de l'organisation, des procédures et des priorités de l'action des services concernés par la*

sécurité routière et la plus large diffusion de l'esprit de prévention ». Il ne s'agit donc pas de créer de nouvelles structures mais, sous la responsabilité du Préfet, de mobiliser au sein des services déconcentrés de l'État, des collectivités locales et, éventuellement, des associations et des milieux professionnels, des Inspecteurs Départementaux de la sécurité routière (IDSR) qui ont pour mission la réalisation des enquêtes REAGIR et la mobilisation sociale sur le thème de la sécurité routière. Par ailleurs, il est demandé au Préfet de mettre en place une « instance départementale de concertation » afin que « *s'établissent entre l'État, les collectivités territoriales, les associations et les professionnels concernés des échanges d'informations permettant l'harmonisation de leurs actions et un large débat public* ». La forme de cette instance n'est néanmoins pas précisée et elle ne sera généralement pas mise en place.

Une circulaire du Délégué Interministériel à la sécurité routière du 10 juillet 1984 est venue par la suite préciser les modalités de mise en œuvre de REAGIR et a notamment clarifié son organisation administrative, laissée relativement floue dans la circulaire initiale.

Ainsi, au niveau national, des chargés de mission REAGIR ont été nommés et préparés à former les futurs IDSR au niveau départemental et à contribuer à l'animation des réseaux ainsi constitués. Comme pour les IDSR, les chargés de mission ne sont pas en poste à temps complet sur cette nouvelle mission mais sont partiellement détachés par leurs services d'origine pour remplir cette mission, normalement selon la logique du volontariat.

De plus, il est rappelé au Préfet qu'il a la responsabilité de ce programme et qu'il doit donc s'impliquer dans la gestion de son fonctionnement et dans son animation. À cet effet, il doit nommer un « coordinateur administratif » qui devra gérer de façon opérationnelle le fonctionnement du réseau d'IDSR. En outre, afin d'assurer l'animation du programme, le Préfet est invité à déléguer sa responsabilité à l'un de ses « *collaborateurs les plus directs* » (directeur de cabinet ou secrétaire général) dont la mission sera de « *mobiliser des partenaires tant institutionnels qu'issus des milieux associatifs et de les amener à collaborer ensemble sans que les uns ou les autres y perdent de leurs prérogatives ou de leur identité* ».

Les circulaires qui ont successivement présenté les objectifs et les modalités d'organisation du programme REAGIR laissent entrevoir les principes sur lesquels ce programme repose. Mais c'est à partir des récits de ses initiateurs et des premiers participants que l'on peut tenter de mieux les comprendre.

Le lancement de ce programme a été largement porté par l'équipe du Délégué interministériel d'alors, P. MAYET qui a dû s'investir pour « vendre » l'idée aux responsables politiques. Disposant d'une bonne connaissance des pratiques locales en matière de sécurité routière, l'équipe de P. MAYET a pu élaborer un programme visant à généraliser les « bonnes pratiques » en

tentant de les institutionnaliser. Les caractéristiques du programme REAGIR mettent en évidence cette idée de faire émerger du terrain et de l'expérience une prise de conscience et de nouvelles pratiques professionnelles intégrant la problématique de sécurité routière dans les missions traditionnelles des services de l'État, des collectivités territoriales mais aussi dans le monde de l'entreprise. C'est donc du terrain que doit émerger une approche intégrée de la sécurité routière en rappelant constamment à toutes ses parties prenantes leur responsabilité (GUILBOT, 2008) dans le bon fonctionnement du système « individu/véhicule/environnement ».

La seconde caractéristique de ce programme est de proposer une approche transversale et intégrée de la sécurité routière traditionnellement abordée de façon cloisonnée. Pour ce faire, REAGIR est un réseau interministériel et pluridisciplinaire (CRS, Gendarmes, DDE, SAMU, pompiers...) et un lieu d'échanges et d'expression libre entre des acteurs d'origines et de cultures professionnelles différentes afin de briser les cloisonnements entre les différents services concernés par la sécurité routière.

Enfin, REAGIR associe étroitement l'amélioration des connaissances en matière de sécurité routière, la mobilisation des acteurs et leur mise en mouvement à partir d'actions préventives et curatives. La volonté de produire des connaissances rigoureuses, de mener des actions de mobilisation sociale de type militant et de s'inscrire dans le cadre des structures administratives, constitue à la fois toute l'originalité de ce programme et sa principale faiblesse : reposer sur trois logiques d'action complémentaires mais qui cohabitent difficilement.

Ainsi, REAGIR se situe aux frontières des structures administratives classiques. P. MAYET insiste sur le fait qu'il a délibérément conçu ce programme dans un esprit « *subversif, dérangeant, provocateur* » afin d'interpeller le « *système bureaucratique* » de l'État soupçonné, non sans raison, de ne pas se donner les moyens de prendre en charge le problème de la sécurité routière ni de façon spécifique, ni dans l'exercice des missions de ses services. Il apparaît alors que ces derniers sont la principale cible du programme : il s'agit de leur démontrer à travers les enquêtes techniques en quoi ils sont, *de facto*, responsables des problèmes de sécurité routière et comment ils pourraient les intégrer dans leurs pratiques professionnelles. Cette approche critique venant du terrain interpelle, voire agace, les structures concernées. Mais, faute de relais politique et d'évolution des structures et des normes professionnelles, les attitudes et comportements des différentes parties prenantes de la sécurité routière ne changent que marginalement.

Dans ce contexte, il s'agissait d'adapter le dispositif pour que d'une part, il s'insère mieux dans l'organisation administrative de l'État et que d'autre part, ses acteurs demeurent mobilisés malgré les tensions suscitées et la lenteur de mise en œuvre des changements proposés.

L'étape suivante de structuration de la politique locale a donc été de mieux articuler le programme REAGIR avec les structures administratives locales, notamment en impliquant plus directement leurs responsables et en organisant la coordination des actions locales à partir de nouveaux outils et dans le cadre de nouveaux dispositifs : REAGIR devient alors la partie opérationnelle d'un ensemble complexe de dispositifs de planification, de coordination et d'animation.

Ainsi, entre 1986 et 2002, l'accent a été mis sur l'organisation de la transversalité à l'échelon local pour coordonner les actions des différents acteurs dans le cadre de la politique nationale élaborée par les CISR. Cette volonté s'est traduite, à travers des circulaires du Délégué, par la mise en place progressive :

- . d'outils d'analyse et de planification stratégique : Document Général d'Orientation (DGO) de 3 à 5 ans, Plan Départemental de Sécurité Routière (PDASR, annuel), Plan de Contrôle (annuel), Plan de Prévention des risques routiers (annuel) ;
- . de dispositifs de coordination à l'échelon départemental : Pôle de compétence Sécurité routière réunissant les services déconcentrés de l'État sous la présidence du Préfet et complété parfois de groupes de travail thématiques préparant les réunions du Pôle et intégrant des acteurs associatifs ou des collectivités locales ; structure partenariale réunissant représentants de l'État et représentants de collectivités territoriales, notamment du Conseil général ;
- . de nouvelles fonctions de coordination à l'échelon départemental : aux niveaux stratégique (chef de projet sécurité routière, généralement un sous-préfet) et opérationnel (coordinateur sécurité routière, généralement un cadre administratif, parfois un agent de catégorie B ou C) ;
- . d'une nouvelle fonction d'assistance et de conseil (formation, information, aide méthodologique) à l'échelon interdépartemental : chargés de mission sécurité routière (à temps partiel avec une activité fonctionnelle principale) au sein de Pôles d'animation de sécurité routière ;
- . d'une recherche accrue de coopération avec l'environnement socio-professionnel à travers la signature de conventions de partenariats.

Théoriquement, ces différents dispositifs s'emboîtent et s'articulent de façon cohérente : l'ensemble doit faire système et permettre aux nombreuses parties prenantes concernées par la sécurité routière d'élaborer des politiques locales cohérentes et d'agir de façon coordonnée. Leur élaboration met bien en évidence une volonté d'amélioration continue, chaque nouveau dispositif ajouté venant combler des lacunes identifiées précédemment.

Toutefois, l'efficacité, voire l'effectivité, de cet ensemble de dispositifs au fonctionnement de plus en plus complexe est difficile à apprécier. Et ce d'autant plus qu'ils ne sont pas alimentés par des actions relevant d'une véritable stratégie nationale et intégrée mais par des mesures éparses dont la

somme dresse les contours flous de la politique de sécurité routière française.

Ainsi, le bilan des vingt premières années de politique locale de sécurité routière ne peut être que circonspect et les marges de progrès demeuraient très importantes en 2002 (GUYOT, 2002). Aucune évaluation formelle d'efficacité n'a été réalisée pour apprécier l'impact global de ces dispositifs sur l'évolution du nombre d'accidents graves ou mortels. De fait, le nombre de tués sur les routes est passé d'environ 12 000 personnes en 1982 à environ 7 200 en 2002 ce qui est un résultat positif même si le processus a été très lent. Ces dispositifs transversaux ont probablement amélioré la pertinence des actions locales et la coordination de leur mise en œuvre mais rien ne nous permet de l'affirmer. En tout état de cause, ils constituent les principaux éléments tangibles de cette politique publique émergente mais faiblement activée, faute de volonté politique affirmée et de ressources dédiées. À partir du 14 juillet 2002, son nouveau statut de « chantier présidentiel » allait rapidement donner une forte impulsion à cette politique mais en accentuant brutalement sa focalisation sur la régulation des comportements des usagers.

3.3. DES ACTEURS « RÉANIMÉS » PAR UNE IMPULSION POLITIQUE NATIONALE FOCALISÉE SUR LE CONTRÔLE-SANCTION

La pression politique, l'implication d'acteurs administratifs clés, le relais des médias, la perception du risque routier par les usagers (GALLAND, 2002) sont autant de facteurs qui créent un contexte plus ou moins favorable pour que les dispositifs transversaux en lien avec la sécurité routière jouent un véritable rôle managérial de coordination entre des structures administratives traditionnelles aux objectifs et aux modes d'action hétérogènes.

Depuis 2002, la sécurité routière a bénéficié d'un double soutien : politique à travers la déclaration présidentielle du 14 juillet 2002 puis institutionnel à travers sa labellisation « politique transversale » en 2005 dans le cadre de la mise en œuvre de la LOLF¹⁰.

Le caractère soudainement prioritaire qu'a pris cette politique publique lorsqu'elle a été déclarée chantier présidentiel le 14 juillet 2002 par le Président de la République a directement contribué à activer ses dispositifs de pilotage à l'échelon national (CISR) et local (notamment les pôles de compétence sécurité routière). Réunis jusqu'alors, au mieux, une fois par an, ces dispositifs ont été fortement sollicités¹¹, d'une part pour illustrer symbo-

¹⁰ La sécurité routière est l'une des huit politiques publiques transversales identifiées par un programme spécifique dans le cadre de la LOLF qui les définit comme « une politique publique interministérielle financée à un niveau significatif par l'État, identifiée par le Premier ministre, dont la finalité concerne plusieurs programmes relevant de différents ministères et n'appartenant pas à une même mission » (source : www.performance-publique.gouv.fr).

¹¹ Le rythme de réunion des CISR est alors devenu trimestriel.

liquement la priorité présidentielle, d'autre part pour élaborer, communiquer et mettre en œuvre des séries de mesures techniques et réglementaires visant à donner une nouvelle dimension à cette politique publique.

L'annonce de la mise en place du programme de contrôle-sanction automatisé (CSA) et de l'application stricte des règles (circulaire « anti-indulgence », instructions de fermeté de la Chancellerie aux tribunaux) en matière de sécurité routière (TERNIER et al., 2003) a rapidement donné des résultats significatifs¹². Le déploiement du CSA marque le retour en force d'un État central qui se réapproprie le *leadership* en matière de sécurité routière alors que depuis vingt ans cette politique était très largement décentralisée, l'État jouant avant tout un rôle d'animateur des politiques locales dans le cadre d'une politique publique nationale (HAMELIN, SPENLEHAUER, 2008). Contrairement au cas britannique, l'action de l'État est rapide et particulièrement descendante (CARNIS, HAMELIN, 2007) sans souci particulier de renouveler les démarches partenariales ou d'accentuer les coopérations avec les collectivités territoriales ou les représentants de la société civile. Toutefois, les acteurs en charge du déploiement disposent de marges de manœuvre pour élaborer de « véritables stratégies locales de déploiement » permettant une « adaptation à des contraintes locales ou à des routines organisationnelles » (HAMELIN, 2008) mais essentiellement au service du développement du contrôle-sanction.

Les dispositifs transversaux, en place depuis de nombreuses années, ont notamment permis de réduire le temps de latence entre la déclaration politique et sa mise en œuvre. Ils ont pu jouer dans ce nouveau contexte leur rôle « technique » de dispositif de coordination dans la mesure où les acteurs sectoriels et territoriaux étaient généralement mobilisés par le caractère prioritaire de cette politique.

Des procédures accélérées¹³ ont ainsi permis de mettre rapidement en place les premiers radars automatiques fixes et des circulaires ministérielles ont fortement incité les services déconcentrés à accroître leur contribution à la politique locale, notamment dans le cadre des pôles de compétence. Les préfets ont été amenés, lorsque la sécurité routière représentait un véritable enjeu pour leur département, à s'impliquer plus directement dans l'élaboration et l'animation de la politique locale, les résultats obtenus dans ce domaine devenaient alors un critère d'évaluation significatif de leur action. Enfin, la rénovation, en 2004, de REAGIR qui s'essouffait depuis

¹² Soit 6,2 % de tués en moins en 2002 par rapport à 2001, 20,9 % de tués en moins en 2003 par rapport à 2002, soit environ 5 700 tués, 8,7 % de tués en moins en 2004 par rapport à 2003 (5 443 tués à six jours). Source : Observatoire de la sécurité routière.

¹³ Par exemple, des expérimentations locales en matière de radar automatique fixe étaient en cours dans plusieurs villes et les conséquences juridiques de l'accroissement des contrôles avaient été étudiées. (Cf. PELLISSIER, 2002).

une dizaine d'années sans que cela semble préoccuper les autorités politiques, est une autre mesure visant à traduire, au moins symboliquement, la volonté politique de traiter le problème de la sécurité routière en s'appuyant sur des réseaux d'acteurs locaux.

L'arrivée d'un nouveau Président de la République en 2007 n'a pas remis en cause la politique conduite depuis 2002 : même si la sécurité routière n'est plus un « chantier présidentiel », les bons résultats obtenus en font une politique publique politiquement valorisable, et ce d'autant plus que les revenus liés au contrôle automatisé lui donnent la capacité de s'autofinancer. Ainsi, ce contrôle est renforcé chaque année grâce au déploiement de nouveaux matériels et à la couverture de nouveaux points de contrôle fixes et mobiles : les vitesses excessives diminuent progressivement ainsi que le nombre d'accidents mortels qui lui sont directement imputés. De plus, le traitement des infractions liées à la vitesse étant largement automatisé, les forces de l'ordre peuvent redéployer des ressources sur des contrôles complémentaires (alcool, drogue, ceintures, utilisation des téléphones mobiles, distances de sécurité...) organisés dans le cadre de plans de contrôles routiers départementaux et visant à réduire les autres comportements facteurs d'accidents graves (CHOMIENNE, 2008a).

La politique de sécurité routière en France a régulièrement souffert d'un manque de prise en compte effectif de son caractère transversal (CHOMIENNE, 2008b) faute d'une formulation stratégique claire permettant d'identifier les responsabilités des différents acteurs au service d'une stratégie intégrée de changement social en matière de sécurité routière.

C'est ce manque que permet désormais de combler, au moins formellement, le document de politique transversale en matière de sécurité routière avec toutefois une focalisation importante sur l'axe « agir sur les comportements ».

En effet, les orientations stratégiques de ce programme pour 2010 sont présentées de la façon suivante :

- . « mieux faire respecter les règles essentielles du code de la route,
- . prévenir les risques routiers par la formation, l'information et la communication ».

L'objectif transversal qui leur est associé est de « réduire le nombre d'accidents, de personnes tuées et de personnes blessées » en intervenant sur « les trois composantes que sont l'utilisateur, la route et le véhicule :

- . pour l'utilisateur de la route, l'action s'appuie :
 - sur la formation, qui est conçue comme un véritable continuum éducatif depuis l'école et tout au long de la vie,
 - sur la communication, pour mobiliser l'ensemble des acteurs sur le plan national et local,
 - sur le contrôle et la sanction, qui viennent montrer l'utilité et la

- nécessité du respect des règles ;*
- . pour la route, la gestion du trafic, l'amélioration de la signalisation, l'information des conducteurs et la sécurité des infrastructures sont aussi des éléments contribuant à réduire l'insécurité routière ;*
 - . pour le véhicule, la réglementation technique doit permettre de renforcer sa sécurité mais aussi d'accroître l'aide à la conduite en utilisant de nouveaux dispositifs tels que le limiteur de vitesse ».*

Malgré cette reconnaissance formelle du rôle de chacune de ces variables dans la politique de sécurité routière, la question du comportement des usagers demeure le point de focalisation de cette politique publique. Ainsi, les programmes présentés relèvent essentiellement d'actions visant à faire évoluer les comportements, ceux relatifs aux infrastructures et aux véhicules étant nettement minoritaires aussi bien en nombre d'actions que de crédits alloués¹⁴.

De façon concomitante, les derniers CISR focalisent toujours la politique de sécurité routière sur la régulation des comportements des usagers tout en reconnaissant le rôle des véhicules et des infrastructures.

Ainsi, le CISR du 13 février 2008 met l'accent sur « *des mesures pour combattre les comportements à risque et les multiples causes d'accidents* » qui « *agissent sur tous les leviers : le comportement du conducteur et de son entourage (éducation routière, prévention, contrôle et sanction), le véhicule, l'infrastructure* ». Toutefois, les orientations prioritaires¹⁵ fixées par le Président de la République dans ce même document mettent bien en évidence une focalisation sur le comportement de l'utilisateur en cherchant à « *combattre les principaux facteurs de risque routier : alcool, vitesse, ceinture de sécurité, téléphone portable, etc.* ». Le CISR du 13 janvier 2009 a été exclusivement consacré à la réforme du permis de conduire sans

¹⁴ Les infrastructures et les véhicules sont respectivement représentés dans les programmes infrastructures et services de transports (203), énergie et après-mines (174), recherche dans les domaines de l'énergie, du développement et de l'aménagement durables (190) : pour un total de 531 566 030 € de crédits de paiement. L'axe comportement est concerné par les programmes sécurité et circulation routière (207), police nationale (176), gendarmerie nationale (152), radars (751), fichier national du permis de conduire (752), justice judiciaire (166), protection judiciaire de la jeunesse (182), enseignement scolaire public du premier degré (140), enseignement scolaire public du second degré (141), soutien de la politique de l'éducation nationale (214), recherche dans le domaine des transports, de l'équipement et de l'habitat (190) : partie « sciences humaines et sociales », prévention et sécurité sanitaire (204), sports (219), administration territoriale (307), amélioration de la qualité de l'emploi et des relations de travail (111) : pour un total de 2 039 592 313 € de crédits de paiement. Source : document de politique transversale (DPT) sécurité routière 2010.

¹⁵ La lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool ; l'amélioration de la sécurité des usagers les plus vulnérables ; le combat contre les infractions au Code de la route, en poursuivant notamment le déploiement des radars automatiques ; l'amélioration de la formation des conducteurs.

référence aux autres axes d'action. Enfin, le CISR du 18 février 2010 propose 14 mesures « pour lutter contre l'insécurité routière » dont la moitié relève de l'accroissement de contrôle-sanction, trois de la prévention, deux d'aménagements techniques sur les cyclomoteurs et une de l'aménagement de la route pour la rendre moins dangereuse pour les deux-roues motorisés.

Une somme de mesures, même pertinentes, présentées annuellement et focalisées sur les enjeux du moment ne peut être considérée comme une politique intégrée visant à traiter durablement le problème du risque routier. Ceci confirme donc notre hypothèse que le CISR est un dispositif de « mise en scène » visant à communiquer les priorités gouvernementales du moment en matière de sécurité routière et que c'est désormais le document de politique transversale qui est censé formaliser la politique de sécurité routière. Mais joue-t-il réellement ce rôle, n'est-il pas élaboré par addition des politiques sectorielles en lien avec la sécurité routière et comment est-il mis en œuvre ?

En termes de mise en œuvre, le suivi opérationnel des objectifs et indicateurs de performance présentés dans ce document de politique transversale (DPT) apparaît fondamental pour réamorcer sur le terrain une approche relativement intégrée de la sécurité routière initiée par le programme REAGIR. Ce document stratégique aurait pu guider et légitimer les actions pluridisciplinaires et transversales initiées par le programme AGIR¹⁶ en direction des principales parties prenantes de la sécurité routière à l'échelon local. Il arrive toutefois à un moment où l'accent est tellement mis sur le contrôle-sanction qu'il n'est pas simple de mobiliser les acteurs de terrain sur les autres dimensions de la sécurité routière. Il n'est donc pas certain que le DPT sécurité routière soit toujours décliné, ou même connu, à l'échelon local.

Pourtant, ce document constitue le seul essai de formalisation d'une stratégie partiellement intégrée pour guider la mise en œuvre de la sécurité routière. C'est son contenu qui devrait alimenter les dispositifs locaux de gestion de la sécurité routière (DGO, PDASR, pôle de compétence...), lesquels constituent des espaces où les différentes parties prenantes locales sont conduites à décliner la stratégie nationale en termes d'enjeux, d'objectifs, de moyens et de plans d'actions.

Le caractère plus ou moins transversal de la politique locale de sécurité routière dépend toujours de l'implication du Préfet et de son « chef de projet sécurité routière » dans l'animation des dispositifs de gestion de la sécurité routière mais aussi de la qualité de leurs relations avec les représentants des collectivités territoriales, des milieux associatifs et socioprofessionnels. De plus, la mise en œuvre efficace d'une politique locale de sécurité routière est largement conditionnée par le travail quotidien du « coordinateur sécurité

¹⁶ AGIR a succédé en 2004 à REAGIR sur des bases comparables mais mieux formalisées. Toutefois, il ne semble pas susciter la même mobilisation que son prédécesseur.

routière », véritable manager opérationnel de cette politique publique à l'échelon du département. Pour qu'une stratégie intégrée de mise en œuvre de la politique de sécurité routière puisse se concrétiser sur le terrain, il apparaît nécessaire de la faire reposer sur des réseaux d'acteurs locaux généralement constitués et animés par le coordinateur. Il est par ailleurs de plus en plus important que le coordinateur réussisse à travailler en étroite collaboration avec les représentants des collectivités territoriales qui sont amenés à contribuer de façon croissante à l'amélioration de la sécurité routière sur leurs territoires.

C'est donc surtout sur le bon fonctionnement du binôme chef de projet (dont le rôle est politique et stratégique en tant que proche collaborateur du préfet) / coordinateur que repose *in fine* la mise en œuvre de la politique de sécurité routière à l'échelon local et par agrégation au niveau national. Ainsi, malgré la pérennisation du caractère prioritaire de la politique de sécurité routière, sa mise en œuvre demeure largement tributaire de facteurs de contingence locaux et son intégration dans les pratiques professionnelles de ses différents acteurs ne progresse que lentement.

4. CONCLUSION

Nous fondant sur une synthèse de la littérature dans le domaine du changement social, nous avons tout d'abord proposé une grille d'analyse permettant de caractériser les comportements sociaux et d'identifier un éventail de stratégies de changement permettant d'aborder leur modification selon une approche intégrée. Celle-ci permet de dépasser sa cible initiale, l'usager, pour mettre en évidence la grande diversité des parties prenantes qu'il convient de prendre en compte dans une stratégie de réduction du risque routier.

Dans ce contexte, développer des stratégies d'influence intégrées implique d'importants efforts de coordination transversale particulièrement difficiles à déployer au sein d'organisations publiques structurées autour de logiques sectorielles et territoriales (MULLER, 1990) et généralement peu familiarisées avec les mécanismes de coordination interministérielle (BACHELET, RANGEON, 1996). La mise en place progressive « d'espaces institutionnels » visant à réunir régulièrement les acteurs (CISR, Pôles de compétences, structures partenariales...), d'outils de planification et de coordination visant à co-construire des stratégies locales d'action (notamment le PDASR), ainsi que la création de nouvelles fonctions transversales (Délégué interministériel, chef de projet, coordinateur...) offrent l'opportunité d'appréhender la sécurité routière de manière intégrée. Cependant, cela suppose que la façon de traiter le risque routier ne se concentre pas de façon disproportionnée sur la seule régulation du comportement des usagers mais cible de façon plus équilibrée ses autres composantes.

L'impulsion politique du 14 juillet 2002, le déploiement rapide du contrôle-

sanction automatisé associé à un durcissement des sanctions judiciaires et à la quasi-extinction des indulgences jusqu'alors abondamment pratiquées (PEREZ-DIAZ, 2004) ont eu un effet immédiat sur les comportements des usagers. Les vitesses moyennes constatées ont diminué et surtout le nombre de tués sur les routes a chuté de 43 % entre 2002 et 2007.

Toutefois, nous avons montré que tant que l'évolution du comportement ne se pérennise pas par un changement d'attitude, les résultats obtenus en matière de changement social demeurent réversibles. Ceci est particulièrement à redouter en matière de sécurité routière pour laquelle d'une part, l'effet système n'est pas toujours suffisamment pris en compte (BRENAC, 2004 ; GILBERT, 2008) pour aborder ce problème dans sa complexité, d'autre part les interactions avec la communication commerciale des constructeurs automobiles demeurent ambiguës (BRUNET, 2004).

En outre, une pression mal maîtrisée en matière de contrôle-sanction peut nuire à la légitimité sociale de cette politique publique et rendre d'autant plus fragiles les progrès enregistrés. C'est pourquoi la mise en œuvre d'une stratégie intégrée, dont les contours sont présentés dans le DPT « sécurité routière », apparaît aussi importante.

Or, l'élaboration d'une telle stratégie et sa mise en œuvre ne sont pas aisées. En effet, cette situation met en exergue la difficulté d'élaborer une politique publique transversale visant un problème sociétal aux contours complexes dans le cadre d'institutions dont les différentes composantes sont traditionnellement cloisonnées, concurrentes pour des raisons politiques et/ou d'accès à des ressources rares, représentant des intérêts hétérogènes et parfois opposés. Lorsque des compromis émergent du processus décisionnel central, la mise en œuvre des décisions à l'échelon local tend à rencontrer des difficultés similaires.

L'enjeu est alors de limiter les phénomènes de retrait, de désordre, voire de lutte naturellement développés par les différents acteurs locaux, à l'image de l'échelon central. Les fonctions de « délégué interministériel », « chef de projet » et « coordinateur » prennent alors toute leur signification puisqu'il s'agit de piloter et de fédérer des acteurs peu habitués, et souvent peu incités, à coopérer sur une thématique transversale dont l'enjeu, pour chacun d'entre eux, n'est pas toujours prioritaire. Les détenteurs de ces fonctions se trouvent alors au carrefour de deux univers : celui de l'appareil administratif traditionnel produisant des procédures visant à répondre de façon standardisée à des besoins identifiés et celui des dispositifs *ad hoc* produisant des processus visant à résoudre des problèmes complexes, à atteindre des objectifs parfois contradictoires.

La mise en œuvre du DPT sécurité routière dans le cadre de la LOLF arrivera-t-elle à faire cohabiter efficacement ces deux univers ? Rien n'est moins sûr tant que son contenu n'abordera pas de façon équilibrée les diffé-

rentes composantes du risque routier, comme le font les politiques suédoises (LIE, TINGVALL, 2002) et néerlandaises. En effet, celles-ci recherchent de façon comparable la mise en œuvre d'un « système de circulation durablement sûr » grâce à « des infrastructures adaptées aux limitations des capacités humaines », des véhicules « équipés d'outils simplifiant les tâches humaines et construits de sorte qu'ils protègent l'être humain vulnérable aussi efficacement que possible, et à des usagers de la route convenablement éduqués, informés et, là où c'est nécessaire, contrôlés » (WEGMAN, WOUTERS, 2002).

La France avait historiquement fait le choix d'aborder la question de la sécurité routière de façon pluridisciplinaire en confiant sa mise en œuvre aux spécialistes des différents domaines concernés sous la coordination de managers publics généralistes. La Grande-Bretagne a fait un autre choix en confiant la sécurité routière à un corps de métier dédié à cette problématique, les *Road Safety Officers* (DELORME, 2008) qui agissent de façon très décentralisée dans le cadre de *local partnerships* rassemblant les principales parties prenantes et encadrés par les procédures du *National Safety Cameras Programme* (CARNIS, 2007). Le choix français se révèle facteur de richesse quant aux différentes compétences mobilisées¹⁷ mais aussi de complexité organisationnelle, voire de flou, quant aux acteurs responsables de son traitement. Cette situation ne favorise pas l'émergence d'une véritable expertise en matière de sécurité routière (REIGNER, 2004). L'émergence de tels acteurs pourrait se révéler indispensable (FLEURY, 2004) pour accompagner la mise en œuvre d'une stratégie durable et intégrée dans un environnement institutionnel qui demeure complexe et morcelé.

BIBLIOGRAPHIE

- AJZEN I., FISHBEIN M. (1980) **Understanding Attitudes and Predicting Social Behavior**. Englewood Cliffs, NJ, Prentice Hall.
- ANDREASEN A.R. (1993) A Social Marketing Research Agenda for Consumer Behavior Researchers. **Advances in Consumer Research**, Vol. 20, pp. 1-5.
- ANDREASEN A.R. (1994) Social Marketing: Its Definition and Domain. **Journal of Public Policy and Marketing**, Vol. 13, n° 1, pp. 108-114.
- BACHELET F., RANGEON F. (1996) La politique de la Ville ou les difficultés de l'interministérialité locale. **Politiques et Management Public**, Vol. 14, n° 3, pp. 1-19.

¹⁷ L'intégration du ministère de l'Équipement et des Transports dans un grand ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT) constitue peut être l'opportunité d'adosser la sécurité routière aux questions d'aménagement, de développement durable et de gestion des risques en contrepoint de l'approche traditionnelle de régulation comportementale « d'ordre public, d'éducation et de communication » (GILBERT, 2008).

- BAGOZZI R.P. (1982) A Field Investigation of Causal Relations Among Cognitions, Affect, Intentions, and Behavior. **Journal of Marketing Research**, Vol. 19, pp. 562-584.
- BARACH J.A. (1984) Applying Marketing Principles to Social Causes. **Business Horizons**, pp. 65-69.
- BLOOM P.N., NOVELLI W.D. (1981) Problems and Challenges in Social Marketing. **Journal of Marketing**, Vol. 45, pp. 79-88.
- BRENAC T. (2004). Insécurité routière : un point de vue critique sur les stratégies de prévention. **Espaces et sociétés**, n° 118, pp. 113-132.
- BRUNET S. (2004) Publicité automobile et communication publique en sécurité routière : un grand malentendu. **Espaces et sociétés**, n° 118, pp. 43-61.
- BURNKRANT R.E., PAGE T.J. JR. (1982) An Examination of the Convergent, Discriminant, and Predictive Validity of Fishbein's Behavioral Intention Model. **Journal of Marketing Research**, Vol. 19, pp. 550-561.
- CALLENS S. (1996) Les âges de la sécurité routière. **Les Cahiers de la sécurité intérieure**, Routes, espace incertain, n° 25, pp. 107-117.
- CARNIS L. (2007) The automated speed enforcement system in Great Britain: between a technical revolution and administrative continuity. **International Review of Administrative Sciences**, Vol. 73, n° 4, pp. 597-610.
- CARNIS L., HAMELIN F. (2007) Le contrôle automatisé de la vitesse : une machine à remonter le temps ? Une analyse comparée France/Grande-Bretagne. **Politiques et Management Public**, Vol. 25, n° 2, pp. 103-128.
- CHOMIENNE H. (2008a) Le management local de la sécurité routière en France : dispositifs, acteurs et outils. Le cas du contrôle de vitesse dans deux départements. In R. DELORME (coord.) **Les régimes français et britannique de régulation du risque routier : la vitesse d'abord**, INRETS Editions, pp. 155-200.
- CHOMIENNE H. (2008b) Les cadres coordinateurs : le cas de la sécurité routière. **Revue française d'administration publique**, n° 128, pp. 741-755.
- DAVIDSON A.R., YANTIS S., NORWOOD M., MONTANO D.E. (1985) Amount of Information About the Attitude Object and Attitude-Behavior Consistency. **Journal of Personality and Social Psychology**, Vol. 49, pp. 1184-1198.
- DELORME R. (2008) Organisation et acteurs de la sécurité routière en Grande-Bretagne-Les aspects saillants. In R. DELORME (coord.) **Les régimes français et britannique de régulation du risque routier : la vitesse d'abord**, INRETS Editions, pp. 281-299.
- ELLIOTT B.J. (1991) **A Re-examination of the Social Marketing Concept**. Sydney, Elliott & Shanahan Research.

FINE S. (1981) **The Marketing of Ideas and Social Issues**. New York, Praeger.

FISHBEIN M., AJZEN I. (1975) **Beliefs, Attitude, Intention and Behavior: An Introduction to Theory and Research**. New York, Addison-Wesley.

FLEURY D. (2004) L'intégration de la sécurité routière dans l'action locale : à la recherche d'une cohérence entre espace et réseau. **Espaces et sociétés**, n° 118, pp. 63-77.

FLEURY D. (2006) Mémoire d'un chercheur. In M. GUILBOT (coord.) **L'accident de la route : comprendre pour mieux agir**, Actes INRETS n° 101, pp. 17-30.

FOX K.F.A., KOTLER P. (1980) The Marketing of Social Causes: The First Ten Years. **Journal of Marketing**, Vol. 44, pp. 24-33.

GALLAND J.-P. (2002) L'insécurité routière : calamité(s) nationale(s) ou risque parmi d'autres ? **Annales des Ponts et Chaussées**, n° 101, pp. 71-75(5).

GILBERT C. (2008) Quand l'acte de conduire se résume à bien se conduire. A propos du cadrage du problème « sécurité routière ». **Réseaux**, n° 147, pp. 21-48.

GUILBOT M. (2008) **Accidents de la route, infrastructure et responsabilité**. La Documentation française.

GUILBOT M. (2009) La sécurité routière, une diversité des réseaux institutionnels peu propice à la coordination des pratiques. In M. GUILBOT (coord.) **Sécurité routière et réseaux institutionnels locaux**, Actes INRETS n° 111, pp. 9-21.

GUYOT R (2002) **Gisements de sécurité routière**. Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Direction de la recherche et des affaires scientifiques, la Documentation française.

HAMELIN F. (2008) Le déploiement du contrôle sanction automatisé en France avec une perspective européenne. **Revue électronique du Centre de Recherches Historiques**, 02/2008.

HAMELIN F., SPENLEHAUER V. (2008) L'action publique de sécurité routière en France. Entre rêve et réalisme. **Réseaux**, n° 147, pp. 49-86.

HUTTON R.B., AHTOLA O.T. (1991) Consumer Response to a Five-Year Campaign To Combat Air Pollution. **Journal of Public Policy and Marketing**, Vol. 10, n° 1, pp. 242-256.

JEANNOT G. (2005) **Les métiers flous-Travail et action publique**. Toulouse, Octarès Edition.

- KELMAN H. (1961) Processes of Opinion Change. **Public Opinion Quarterly**, Vol. 25, pp. 57-78.
- KLETZLEN A. (2000) **L'automobile et la loi : comment est né le code de la route ?** Paris, L'Harmattan (Coll. Logiques Sociales).
- KOTLER P., ROBERTO E. (1989) **Social Marketing: Strategies for Changing Public Behavior**. New York, Free Press.
- LIE A., TINGVALL C. (2002) La « vision zéro » suédoise. **Annales des Ponts et Chaussées**, n° 101, pp. 24-30(7).
- MALAFARINA K., LOKEN B. (1993) Progress and Limitations of Social Marketing: A Review of Empirical Literature on the Consumption of Social Ideas. **Advances in Consumer Research**, Vol. 20, pp. 397-404.
- MANRAI L.A., GARDNER M.P. (1992) Consumer Processing of Social Ideas Advertising: A Conceptual Model. **Advances in Consumer Research**, Vol. 19, pp. 15-22.
- MENDELSON H. (1973) Some Reasons Why Information Campaigns Can Succeed. **Public Opinion Quarterly**, Vol. 37, pp. 50-61.
- MENY Y., THOENIG J.-C. (1989) **Politiques publiques**. Paris, PUF.
- MULLER P. (1990) Les politiques publiques entre secteurs et territoires. **Politiques et Management Public**, Vol. 8, n° 3, pp. 20-33.
- OCDE/FIT (2008) **Zéro tué sur la route : un système sûr, des objectifs ambitieux**. Document de synthèse, Centre de recherche sur les transports, OCDE/FIT.
- PAPADOPOULOS Y. (1995) **Complexité sociale et politiques publiques**. Paris, Montchrétien.
- PELLISSIER P. (2002) **De nouveaux modes de poursuites des contraventions au code de la route**. Rapport à la DSCR (document non publié).
- PEREZ-DIAZ C. (2004) Les acteurs du système de contrôle-sanction de sécurité routière. **Espaces et sociétés**, n° 118, pp. 133-147.
- REIGNER H. (2004) La territorialisation de l'enjeu « sécurité routière » : vers un basculement de référentiel ? **Espaces et sociétés**, n° 118, pp. 23-41.
- ROBERTS J.A., TANNER J.F., EPPRIGHT D.R., HUNT J.B. (1996) Marketing the AIDS Message to College Students: Gender Differences in AIDS Knowledge, Attitudes and Behavior and Their Implications for Communication Strategy. **Journal of Nonprofit and Public Sector Marketing**, Vol. 4, n° 3, pp. 63-76.

ROSENSTOCK I.M. (1990) The Health Belief Model: Explaining Health Behavior Through Expectancies. In K. GLANZ, F.M. LEWIS, B.K. RIMER (Eds.) **Health Behavior and Health Education: Theory Research and Practice**. San Francisco, Jossey Bass, pp. 39-62.

ROTHSCHILD M.L. (1979) Marketing Communications in Nonbusiness Situations-Or Why it's so Hard to Sell Brotherhood Like Soap. **Journal of Marketing**, Vol. 43, pp. 11-20.

SCHLINGER M.J. (1976) The Role of Mass Communications in Promoting Public Health. **Advances in Consumer Research**, Vol. 3, pp. 302-305.

SHETH J., FRAZIER G. (1982) A Model of Strategy Mix Choice for Planned Social Change. **Journal of Marketing**, Vol. 46, pp. 15-26.

SUTTON S. (1982) Fear-Arousing Communications: A Critical Examination of Theory and Research. In J.R. EISER (Ed.) **Social Psychology and Behavioral Medicine**. New York, John Wiley & Sons, pp. 303-337.

TAYLOR S., TODD P. (1995) Understanding Household Garbage Reduction Behavior: A Test of an Integrated Model. **Journal of Public Policy and Marketing**, Vol. 14, n° 2, pp. 192-204.

TERNIER M., PHELIPPEAU E., MALIBERT P., VILMART C. (2003) **La politique de sécurité routière : les systèmes locaux de contrôle**. Conseil national de l'évaluation, Commissariat général du plan, la Documentation française.

TURNER R., ARNOLD S. (1982) Planned Social Change: Some Implications for Marketing. In R. BUSH., S.D. HUNT (Eds.) **Marketing Theory: Philosophy of Science Perspectives**. AMA Proceedings Series, AMA Chicago, pp. 260-264.

WEGMAN F., WOUTERS P. (2002) La politique de sécurité routière aux Pays-Bas : faire face à l'avenir. **Annales des Ponts et Chaussées**, n° 101, pp. 17-23(7).

YOUNG M.R., LAGACE R.R. (1992) The Theory of Reasoned Action Revisited: A Case of Highly Involved, Long-Term Voluntary Behavior. In C.T. ALLEN et al. (Eds.) **Marketing Theory and Applications**, AMA Winter Educators' Conference, Chicago IL: American Marketing Association, Vol. 3, pp. 547-554.