



en partenariat avec :

**LA DELEGATION INTERMINISTERIELLE A LA SECURITE
ROUTIERE (DISR)/
L'OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTERIEL DE LA
SECURITE ROUTIERE
(ONISR)**

APPEL A PROPOSITIONS DE RECHERCHES

LA POLICE DES ROUTES EN FRANCE De l'utilité d'une police spécialisée ?

Cet appel à propositions de recherches a vocation à produire des connaissances à destination des pouvoirs publics en charge de la sécurité routière en France (CNSR, DISR, DSCR, ONISR ...) sur la question de l'éventualité d'une réforme du système français de contrôle et de régulation de la route. autour de trois questions centrales :

- 1- **L'action et la coordination des unités de police spécialisée de la route en France,**
- 2- **L'opportunité d'une réforme du système actuel de police de la route et son impact prévisible,**

3- Les coûts et avantages des différents scénarii possibles et leurs impacts prévisibles : le statu quo, la création d'une police spécialisée de la route en France au regard des évaluations dont on dispose sur le fonctionnement et l'efficacité de telles polices spécialisées en Europe et dans le monde anglo-saxon, ou une réforme du dispositif actuel vers plus de coordination et de spécialisation.

1- Champ de la recherche

La création d'une police spécialisée de la route en France est une question récurrente dans les réflexions relatives à la lutte contre l'insécurité routière. Cette création est revendiquée par de nombreux acteurs des politiques publiques de lutte contre les violences routières que sont les associations de victimes, comme la Ligue contre la violence routière par exemple, et les experts qui estiment que l'existence d'une telle force spécialisée conditionne la fréquence, la qualité et la continuité dans le temps des contrôles routiers. Cette solution a été préconisée par deux rapports officiels : le « Livre blanc » de la Commission de la sécurité routière en 1989 (présidée par Pierre Giraudet) et le rapport « Vitesse et sécurité routière » écrit par Robert Namias en 1994. Cette idée est revenue sur le devant de la scène lors des premières réunions du Conseil National de la Sécurité Routière créé par le décret du 28 août 2001 (présidé par René Dosière).

On sait par ailleurs que certains pays, en particulier des pays européens, ont opté pour un corps de police spécialisé dans le domaine routier, ces expériences sont aujourd'hui connues et ont pu faire l'objet d'études et d'évaluations particulières.

Dans ce contexte, l'appel à propositions présenté ici est destiné à recueillir des connaissances qui permettront aux pouvoirs publics, d'avoir une connaissance claire des expériences étrangères (Européennes et anglo-saxonnes) ainsi que des évaluations qui en ont été faites et de se déterminer, en toute connaissance de cause en faveur de l'un des trois scénarios évoqués ci-dessus. Les travaux devront mettre en évidence le plus objectivement possible les avantages et les inconvénients de chacune des solutions envisagées et leurs impacts prévisibles.

2- Radioscopie de l'action des services spécialisés de la route des polices françaises

Dans ce premier point, une attention toute particulière sera portée aux conditions actuelles du travail des services spécialisés de contrôle routier de la police nationale, de la gendarmerie nationale et des polices municipales. Il s'agira d'étudier comment ces agences travaillent, déterminent leurs objectifs, se représentent le contrôle routier et plus largement la régulation des désordres de la circulation, en ville et à la campagne, et la sécurisation de l'espace public routier. Il s'agira bien évidemment de se concentrer sur le travail de contrôle à proprement parler de ces unités spécialisées en essayant de se focaliser sur les déterminants et les contingences de l'action.

Les représentations professionnelles de la sanction -

Par les recherches qui ont pu être menées dans ce champ, on sait beaucoup de choses sur les régulations internes concernant notamment le pouvoir d'indulgence et les régulations locales (cf. les travaux de C. Perez-Diaz, R. Zauberman...). On sait par contre peu de choses sur les représentations professionnelles des policiers et gendarmes et sur leurs catégories de perception du contrôle et de la sanction des violences, déviances et incivilités routières. On interrogera en particulier l'articulation prévention/répression dans les représentations des acteurs policiers et dans les pratiques : survalorisation de l'aspect judiciaire ? sous-estimation de l'aspect préventif ?

Les contraintes matérielles et juridiques de la mise en œuvre du *policing* de la route -

Quels sont les déterminants et les contraintes professionnelles qui influent sur le travail quotidien de contrôle ? Comment les activités de contrôle routier s'agent-elles avec les autres activités de sécurité ? Quelles sont les priorités et qui les fixe ? On sera aussi sensible aux évolutions récentes du droit de la route et à la mise en œuvre de nouvelles dispositions administratives et pénales. Comment les services perçoivent-ils ces nouveaux dispositifs ?

Le rapport à la loi -

Les polices représentent l'ordre en public, et le rapport qu'elles entretiennent à la loi détermine un grand pan de l'éthos professionnel. On s'interrogera sur la manière dont les policiers appréhendent, interprètent la loi, notamment dans le domaine de la sécurité routière dans leur exercice quotidien.

Sécurité routière et régulation de l'espace public en général-

La circulation routière est un aspect de la question, plus vaste, de la qualité de l'espace public et de son rapport avec le sentiment de sécurité. Dans l'esprit de la théorie des carreaux cassés (un espace public dégradé est le signe de la disparition des contrôles informels et donc un encouragement à la délinquance), on se demandera quelle place le policing de la route peut prendre dans le développement d'une police de proximité généraliste.

Pour le cas de la **gendarmerie nationale** (qui serait la police qui se rapprocherait le plus de la forme « police spécialisée de la route » en France), on pourra se poser la question de la coordination et du gouvernement entre unités spécialisées en police route (nationales, départementales ou communales) et les unités territoriales de gendarmerie qui, par leur polyvalence, font de la police de la route de manière plus occasionnelle.

Le contrôle des délinquances de la route prend d'autre part une dimension nouvelle au regard de l'élargissement des pouvoirs de police judiciaire des **polices municipales** au contrôle routier depuis la loi d'avril 1999 et des décrets d'application qui ont suivi, notamment dans le cadre du code de la route. Une attention complémentaire devra être portée à la mise en œuvre de ces nouvelles prérogatives par ces polices et aux conséquences éventuelles d'un tel repositionnement dans le système du contrôle routier.

Les coordinations *intra* et *inter*-policières du contrôle routier et leur impact sur les déviances routières : qui gouverne les polices des routes ? -

Si la question des pratiques de contrôle est centrale dans cet appel à connaissances, la question de la **coordination** des polices l'est tout autant. Comment ces polices sont-elles coordonnées en interne et en externe, entre elles ? Quels sont les types de coopération que l'on peut observer ? Quels sont les facteurs organisationnels qui les favorisent ? Quels sont au contraire les conflits de compétence observables dans la pratique au sein de ces polices et entre elles sur un territoire déterminé ?

Toujours dans une logique d'évaluation de la coordination, on s'interrogera sur les **effets des différentes procédures contractuelles** comme les plans départementaux de contrôle établis entre la police nationale et la gendarmerie nationale sous l'autorité des préfets, PDASR et autres conventions de coordination (entre polices municipales et police nationale version police de proximité depuis la réforme de 1999) sur l'efficiace et l'efficacité du contrôle routier en ville et en campagne. De même, les conventions entre polices municipales et gendarmerie nationale sont nombreuses. Quel est leur impact sur le contrôle des espaces routiers péri-urbains ? Sont-elles réellement des lieux d'élaboration de stratégies locales ? On pourra aussi s'interroger sur le rôle éventuel de clarification des tâches et de coordinations opérationnelles qu'ont joué des dispositifs partenariaux comme les contrats locaux de sécurité ou d'autres contractualisations.

Si l'on demande aux équipes de chercheurs de s'intéresser aux régulations inter-policières et intra-policières, on leur demandera aussi de s'arrêter sur les régulations entre polices des routes et autorités publiques, préfectorale et judiciaire (procureur en l'occurrence). Comment se passent les relations entre ces acteurs et comment se définissent et se gouvernent ces polices des routes ?

Au total, il est donc demandé aux chercheurs de recueillir des éléments favorisant une meilleure connaissance du fonctionnement réel du monde du contrôle policier routier, quitte à entrer dans les logiques professionnelles qui conduisent les pratiques en soulignant les régulations informelles mais aussi les effets pervers des organisations existantes.

3- Une approche comparative en amont destinée à dégager des scénarii possibles pour le système français

En vue de dégager des scénarii possibles pour une éventuelle réforme en France, les équipes devront dans un premier temps s'appuyer sur les leçons d'expériences étrangères jugées pertinentes dans le domaine.

Hypothèse 1 : un bilan de connaissances de la littérature existante suffit.

Il conviendra de recueillir au moyen d'un bilan des connaissances acquises sur la question des polices spécialisées, dans les langues du ou des pays sélectionnés, des éléments de connaissance critique du fonctionnement de ces polices (travaux de sciences sociales, rapports officiels, littérature grise...).

Hypothèse 2 : une recherche comparative est nécessaire. Si les savoirs existants ne sont pas estimés suffisants par les équipes de recherche, une recherche comparative pourra être engagée. Dans ce cas, elle devra être justifiée et argumentée. Les chercheurs devront expliquer en quoi la littérature existante comporte des lacunes. Ils devront ensuite proposer une note méthodologique précise décrivant la méthode, les terrains et les contacts existants avec un ou des partenaires étrangers.

Les besoins de connaissances - Qu'il existe ou non une littérature abondante et pertinente sur le sujet, il s'agit de voir comment des polices spécialisées anglo-saxonnes (Angleterre, Etats-Unis...) ou européennes (Espagne...) se sont institutionnalisées et comment ce modèle de spécialisation s'est organisé puis diffusé dans le temps et dans l'espace. Il faudra spécifier les particularités des politiques des polices des routes dans ces pays et les resituer dans les contextes socio-politiques, juridiques ainsi que dans l'histoire de ces pays pour tenter de décrire leur organisation et leurs modes opératoires.

Des éléments d'évaluation de l'**impact de l'activité de ces polices sur les délinquances routières** devront être recueillis puis analysés de manière critique dans la recherche.

De même, on sera sensible aux analyses qui décriront les facteurs d'adhésion de ces formes de *policing* chez les policiers étrangers mais aussi les blocages observés.

Ce détour par les expériences étrangères devra aussi nous renseigner sur la question du traitement par les organisations policières des **déviations professionnelles**, comme la corruption, recensées dans les activités de contrôle routier des polices spécialisées ou des services de polices généralistes.

Enfin, l'étude des systèmes étrangers devra nous documenter non seulement sur la police spécialisée de la route mais sur la justice de la route. Quelles sont les organisations judiciaires correspondantes ? Justice spécialisée ou non ? Où en sont les réflexions sur cette question dans les pays européens et anglo-saxons ?

4- Etude de faisabilité et conditions de recevabilité des différents scénarii possibles de réorganisation du dispositif de contrôle français

A partir de ces éclairages comparatifs et compte tenu de l'importance de l'enjeu et des préoccupations publiques actuelles, le travail d'expertise scientifique demandé devra mettre en évidence, dans un deuxième temps, les avantages et les inconvénients de trois scénarii prospective :

Scénario prospective 0 : Ce serait le statu quo sur le plan de l'organisation avec, éventuellement une augmentation progressive des moyens mis à la disposition des différents acteurs de la police routière. Il conviendra de montrer les avantages et inconvénients de cette option.

Scénario prospective 1 : les équipes sélectionnées devront en parallèle mettre en lumière les avantages et les inconvénients de la création d'une police spécialisée de la route. Dans ce scénario, il faudra donner des éléments d'expertise et des préconisations objectives tendant à renseigner les pouvoirs publics sur l'efficacité ou non d'une telle réorganisation de la coordination des polices des routes. Quels seraient les coûts humains et matériels d'une éventuelle fusion de forces de police appartenant à des organisations administratives différentes ? Quelle configuration devrait prendre cette police ? Quelle organisation ? Comment devra-t-elle être formée ? Par qui ? Par qui devra-t-elle être dirigée ? Quels objectifs devra-t-elle se fixer ? Qui les définira ? Qui les évaluera ? Une instance policière ou non policière ? Centrale ou locale ? De quelles compétences nouvelles devra-t-elle

disposer ? Sur quels territoires ? Comment son activité sera t-elle coordonnée avec celles des autres unités de police ?

Si ce scénario est retenu, il s'agira aussi de mettre l'accent sur les conditions de recevabilité par les acteurs policiers et judiciaires d'une telle réforme ainsi que sur les mesures à prendre pour créer les conditions de réussite d'une éventuelle fusion de forces de police. Ici aussi devra être posée la question du contrôle des pratiques de ces policiers spécialisés et des systèmes de régulation des déviations policières.

Scénario prospective 2 : le réaménagement et la réorientation du dispositif existant. Pour ce cas de figure, les chercheurs devront répondre aux questions suivantes : doit-on se diriger vers une meilleure intégration des unités spécialisées existantes dans le cadre d'une police qui reste généraliste ? Faut-il revoir les missions et l'organisation des unités spécialisées actuelles ou, au contraire, faut-il s'orienter vers la création de nouvelles unités spécialisées ? Quels seraient les coûts, avantages, inconvénients matériels et humains de tels réaménagements ?

Si ce dernier scénario est retenu, quelles sont les conditions techniques, matérielles et humaines de mise en œuvre de cette solution ? Quels sont les effets pervers possibles d'un tel scénario, par exemple sur la question du contrôle hiérarchique de l'activité des policiers ?

La question du traitement de l'information et de sa circulation dans une coordination policière ou dans une police spécialisée -

Il s'agira de voir en quoi le scénario retenu peut améliorer ou non le recueil de l'information, sa transmission et son traitement. Il s'agira aussi de repérer les conflits de mise en œuvre et les jeux de résistance potentiels dans le partage de l'information et de mettre en évidence les facteurs qui faciliteraient ainsi que ceux qui freineraient cette circulation de l'information au sein d'une police de la route.

La question de la mesure de la « performance » d'une police de la route -

Quel que soit le scénario retenu, l'étude devra s'intéresser très précisément à la question de l'évaluation de la performance d'une police de la route, ce qui nécessite d'abord une mise à plat critique des indicateurs de mesure disponibles et ensuite une réflexion sur des indicateurs alternatifs qui permettraient de mesurer les effets et l'impact d'une stratégie policière sur un territoire donné. On le sait, cette

question est complexe (cf. les résultats des recherches menées dans le domaine de la police de proximité par l'IHESI). Si la mesure de l'activité judiciaire d'une police est relativement aisée (statistiques relatives à l'accidentologie par exemple), l'évaluation du travail de prévention, de proximité, d'éducation routière, des tâches consacrées à la régulation et la surveillance de la circulation, d'arbitrages est d'une grande difficulté et met à mal les indicateurs existants. Comment dès lors mesurer plus objectivement l'activité d'une police de la route et son impact sur les déviations routières, quand on sait que le chiffre des accidents corporels a tendance à être considéré comme la seule mesure véritable de l'efficacité de l'activité ? (Une piste possible ne pourrait-elle être la mise en place d'indicateurs intermédiaires du type baisse des vitesses pratiquées ?). Quel scénario serait le plus à même de proposer une évaluation objective des performances policières en matière de sécurité routière ?

Police spécialisée de la route, justice spécialisée de la route ? - Quelles seraient les conséquences sur l'organisation judiciaire du choix de tel ou tel scénario ? Dans une perspective de cohérence du système de contrôle, quelle organisation de la justice de la route doit-on préconiser ?

5- Questions de méthode et profils recherchés

a - Il s'agira pour les équipes sélectionnées de mobiliser des outils scientifiques tirés de la **sociologie des organisations**, **l'analyse comparative**, la **sociologie « policière »** et de la **sociologie du droit**. Une excellente connaissance de l'organisation et du fonctionnement réel des organisations policières et judiciaires françaises et étrangères (polices civiles, militaires, nationales, locales) est requise et plus précisément de leurs pratiques et de leurs spécialisations dans le contrôle routier.

b - Cet appel à propositions demande une évaluation des coûts et des avantages de tel ou tel scénario prospective retenu. Cette évaluation est aussi économique. Dès lors, les **économistes** spécialisés dans la sécurité routière ainsi que ceux qui s'intéressent à la « productivité » des organisations publiques

(indicateurs de performance, évaluation de l'activité) sont invités à candidater à cet appel à propositions.

L'évaluation et la sélection des propositions par le comité de pilotage se basera sur la plus-value de connaissance que pourra apporter la recherche proposée ainsi que sur la qualité de la problématique et la faisabilité du projet.

Durée du projet : 12 mois (juillet 2002-juillet 2003). Des résultats partiels mais significatifs devront être produits dans un rapport intermédiaire que les équipes devront remettre en décembre 2002.

Pilotage et validation scientifiques : les équipes retenues travailleront en étroite collaboration avec le département Recherches de l'IHESI qui assumera le rôle d'évaluation et de validation scientifiques de l'étude en partenariat étroit avec la DISR et l'ONISR.

**Jérôme FERRET
Anne WYVEKENS
Pôle recherche, IHESI
Mai 2002**

Modalités :

Toutes les propositions seront examinées par le département Recherche de l'IHESI. Elles devront être envoyées pour le **lundi 17 juin 2002**, au plus tard, à l'attention de :

Madame Anne WYVEKENS
Directrice du pôle RECHERCHE ET VALORISATION
IHESI
19, rue Péclet – 75015 PARIS
☎01.53.68.20.56

Contact :
Jérôme FERRET
Chargé de recherches
e-mail : jerome.ferret@freesurf.fr

Les projets doivent comporter les indications suivantes :

- ☞ présentation en cinq pages maximum de la recherche envisagée
- ☞ noms et références des participants
nom et références du responsable scientifique
statuts, le cas échéant, de la structure - support
- ☞ une bibliographie des travaux réalisés par le chercheur ou son équipe
- ☞ la liste des références des travaux déjà réalisés sur lesquels les chercheurs comptent s'appuyer
- ☞ la durée des travaux (une durée moyenne de 18 mois - en aucun cas le délai de la recherche ne pourra dépasser deux années).
- ☞ une fiche administrative (document joint)
- ☞ une fiche financière (document joint).

À l'issue des travaux, l'équipe de recherche remettra à l'IHESI un rapport de recherche avec annexes accompagné d'une synthèse courte de trois pages maximum, ainsi que de la disquette de ces deux documents (Word de préférence).

Les documents finaux sont propriété de l'IHESI. Ils ne peuvent être utilisés par les auteurs sans l'accord écrit du directeur de l'institut. Ce dernier se réserve le droit de procéder à l'exploitation la plus judicieuse du document : publication in-extenso ou partielle. Il se réserve le droit de ne pas rendre public le contenu de la recherche.

L'annexe administrative ci-jointe devra être dûment complétée. Toutes les rubriques devront être renseignées, sauf bien entendu si le chercheur contracte en son nom propre. Nous vous remercions de compléter les différents tableaux financiers de manière très précise. Tout dossier incomplet sera refusé.

Fiche de renseignements administratifs et financiers

1. Intitulé de la recherche :

2. Durée en mois :

3. Financement T.T.C. demandé :

4. Organisme demandeur (à ne pas remplir si le chercheur contracte en son nom):

Adresse :

Téléphone :

Télécopie :

E.mail :

Forme juridique :

N° de SIRET :

N° APE :

N° RC :

Personne ayant qualité pour engager le demandeur (nom, prénom, fonction) :

5. Unité(Laboratoire, équipe, service, etc...) devant effectuer la recherche (à ne pas remplir si le chercheur contracte en son nom):

Intitulé :

Adresse :

Téléphone :

Télécopie :

E.mail :

Nom, prénom et titre du directeur :

6. Chercheur assurant le responsabilité et la conduite effectives du projet (à remplir dans tous les cas) :

Nom, Prénom :

Titre et grade (ou emploi) :

Adresse :

Téléphone :

Télécopie :

E.mail :

7. Résumé des renseignements scientifiques :

a) Objectif de la recherche (20 lignes maximum) :

b) Programme des travaux (résumé des différentes phases en 10 lignes maximum) :

c) Moyens de l'unité de recherche en personnel (composition de l'équipe affectée à ce projet) :

NOM	PRENOM	QUALITE

8. Renseignements financiers hors taxes pour le montant du financement demandé :

a) Personnel rémunéré sur le budget propre de la recherche :

Nature de la rémunération (préciser dans chaque cas s'il s'agit de salaires, de vacations ou d'honoraires)	Qualité et employeur à titre principal	Durée (heures, mois)	Taux horaires ou mensuel net ¹ (préciser)	Rémunération totale nette	% de charges ²	Rémunération totale toutes charges comprises

¹ Non incluses les charges sociales (fiscales, parafiscales pour les honoraires).

² Il est obligatoire d'indiquer le pourcentage exact de charges (salariales et patronales). Le service comptable de l'organisme dont vous dépendez peut vous fournir les éléments demandés dans ce tableau.

b) Frais de fonctionnement :

b.1) Missions (préciser lieux et durées)

(b.1) total :

b.2) Frais de matériels (préciser PTT, documentation, achat de petit matériel ...)

(b.2) total :

b.3) Frais de reprographie

(b.3) total :

b.4) Autres (indiquer lesquels) :

(b.4) total :

Total HT (b) :

c) Frais de gestion :

% total (a) + (b)

total HT (c) :

TOTAL GENERAL H.T (a + b + c) :

FICHE FINANCIERE RECAPITULATIVE

Postes de dépenses	Montants HT	Montants TTC
a) rémunération et charges		
b) frais de fonctionnement.....		
c) frais de gestion		
Total HT		
Total TTC		
(total HT x 1,196)		

Coût total de la recherche

tous financements compris

FICHE RECAPITULATIVE DES PIECES CONSTITUTIVES DU DOSSIER

Intitulé de la recherche :

Nom et prénom du responsable scientifique :

Projet de recherche : en cinq pages maximum et en 3 exemplaires

Fiche de renseignements administratifs et financiers annexée à l'appel d'offres en deux exemplaires

CV des chercheurs en deux exemplaires

Une bibliographie

La liste des références des travaux réalisés sur lesquels les chercheurs comptent s'appuyer