

**CONCOURS EXTERNE DE CONTRÔLEUR
DES FINANCES PUBLIQUES DE DEUXIÈME CLASSE**

ANNÉE 2026

ÉPREUVE ÉCRITE D'ADMISSIBILITÉ N° 1

Durée : 3 heures – Coefficient : 4

**Réponses à des questions, à partir d'un dossier documentaire, sur un sujet contemporain
en matière sociale, économique ou financière**

Toute note inférieure à 5/20 est éliminatoire.

Recommandations importantes

Le candidat trouvera au verso la manière de servir la copie dédiée.

Les copies doivent être totalement anonymes et ne comporter aucun élément d'identification tel que nom, prénom, signature, paraphe, localisation, initiales, numéro ou toute autre indication, même fictive, étrangère au traitement du sujet.

Le candidat devra obligatoirement se conformer aux directives données.

Matériel autorisé :

Les candidates et les candidats peuvent avoir à leur disposition sur la table de concours le matériel d'écriture (stylo bleu ou noir), une règle, un correcteur, des surligneurs.

SUJET

À partir du fonds documentaire, vous répondrez aux questions suivantes :

1 – Présentez de manière structurée les différentes causes et catégories de personnes concernées par l'accidentologie en France. (Réponse en 1 page au maximum)

2 – Afin de lutter contre la mortalité routière, quels sont les leviers mis en place ? (Réponse en 2 pages au maximum)

À l'aide des documents et de votre réflexion personnelle, vous répondrez à la question suivante :

Selon vous, quelles actions pourraient renforcer celles déjà mises en œuvre pour sensibiliser les jeunes aux risques routiers ?

Votre réponse devra être structurée et argumentée dans la limite de 2 pages au maximum.

Liste des documents

- Document 1 Chiffres clés 2024 de la sécurité routière – Observatoire national interministériel de la sécurité routière – 28 mai 2025 (2 pages)
- Document 2 Aussillon, Sécurité routière pour les enfants des écoles – La Dépêche – 2 juin 2025 (1 page)
- Document 3 Se déplacer en voiturette – Site Sécurité routière – Extraction Juin 2025 (2 pages)
- Document 4 Le continuum éducatif de sécurité routière : enjeux et mise en œuvre – Site éducol – Mise à jour Mai 2023 [Extrait] (2 pages)
- Document 5 Plan mondial – Décennie d’action pour la sécurité routière 2021-2030 – Rue de l’avenir – 4 décembre 2021 (8 pages)
- Document 6 Sécurité routière : mobilisation à la suite d’une forte hausse de la mortalité en 2023 – Les services de l’État de l’Oise – Mise à jour 23 février 2023 [Extraits] (4 pages)
- Document 7 Le permis de conduire désormais possible à partir de 17 ans ! – Service Public – 27 décembre 2023 (1 page)

Le fonds documentaire comporte 20 pages.

2024

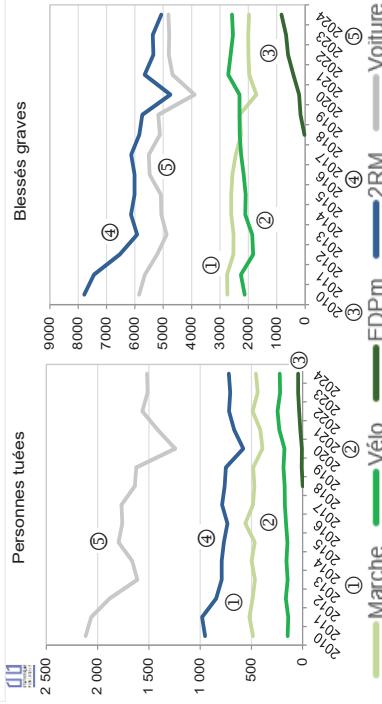
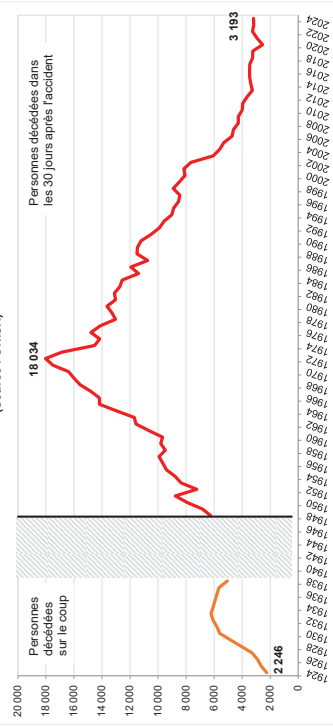
LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les accidents de la route en France métropolitaine

Chiffres clés (résultats définitifs)

- 3 193 personnes sont décédées en 2024 (+0,8%)
- 236 000 personnes ont été blessées (+0,3%)
- dont 16 000 blessées gravement (-0,1%)

Evolution de la mortalité en France métropolitaine entre 1924 et 2024 (Source : ONISR)



Définitions
Marche : piétons à pied, en rollers, trottinettes classiques
Vélo : cyclistes en vélo mécanique ou à assistance électrique
EDPM : engins de déplacement personnel motorisés (trottinettes électriques, gyropodes, ...)
2RM : deux-roues motorisés (cyclomoteurs, motos, scooters à 2, 3, 4 roues)
Voiture : occupants de véhicules de tourisme
VU : véhicules utilitaires **PL** : poids lourds **TC** : bus et cars

28 mai 2025

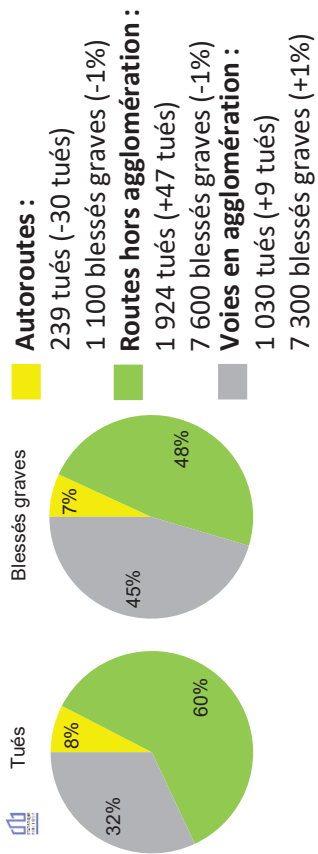


SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE ENSEMBLE

GOUVERNEMENT

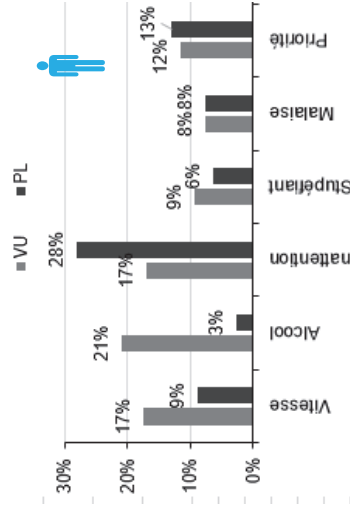
OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les victimes selon les réseaux routiers

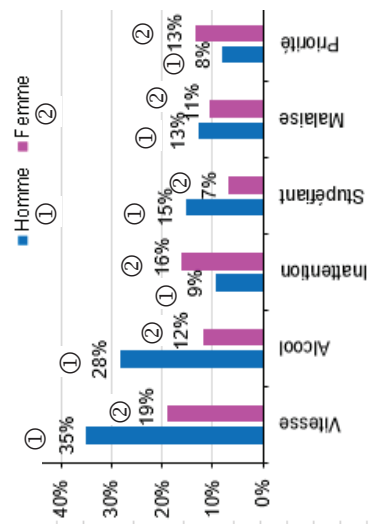


Facteurs d'accidents mortels (2022-2024)

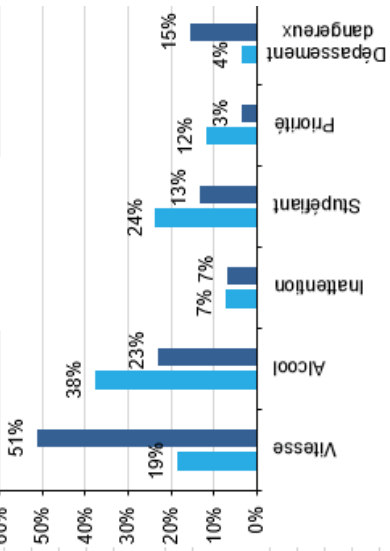
présumés responsables hommes en véhicule utilitaire ou poids lourd



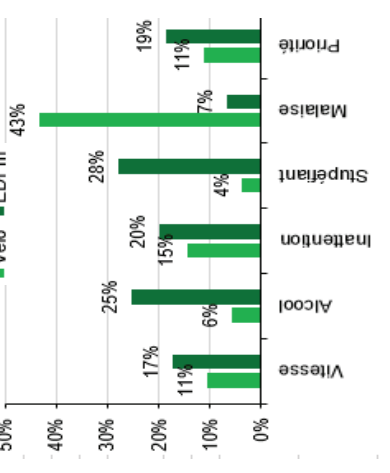
présumés responsables en voiture



présumés responsables en vélo



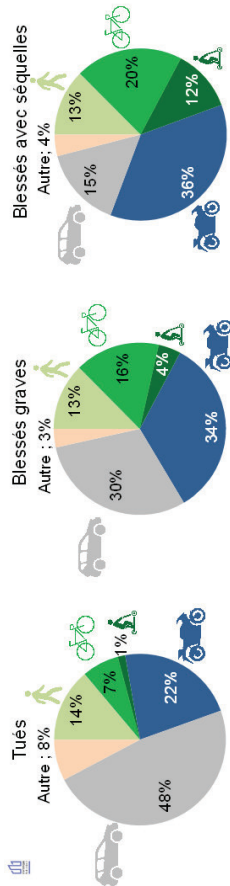
présumés responsables hommes en vélo



Les victimes selon le mode de déplacement

Depuis 2020, la part des tués en voiture représente moins de la moitié des décès (48%).

Les usagers vulnérables - non carrossés (piétons, cyclistes, EDPm et 2RM) représentent 45% des décès et 66% des blessés graves.



Piétons :

456 tués (+17 tués)
2 000 blessés graves (-1%)

Cyclistes :

224 tués (+3 tués)
2 600 blessés graves (+1%)

Utilisateurs d'EDPm :

45 tués (+1 tué)
830 blessés graves (+24%)

Usagers de 2RM :

720 tués (+14 tués)
5 100 blessés graves (-6%)

Occupants de voiture :

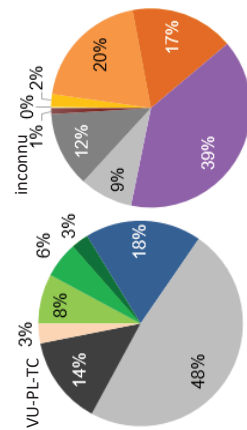
1 518 tués (+6 tués)
4 800 blessés graves (+1%)

Occupants de :

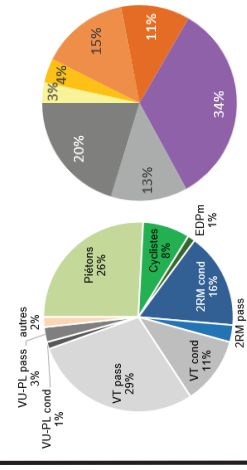
- voitures : 34 tués
- véhicules utilitaires : 120 tués
- poids lourds : 30 tués
- bus et cars : 7 tués

Responsabilités

Présumés responsables d'accidents mortels

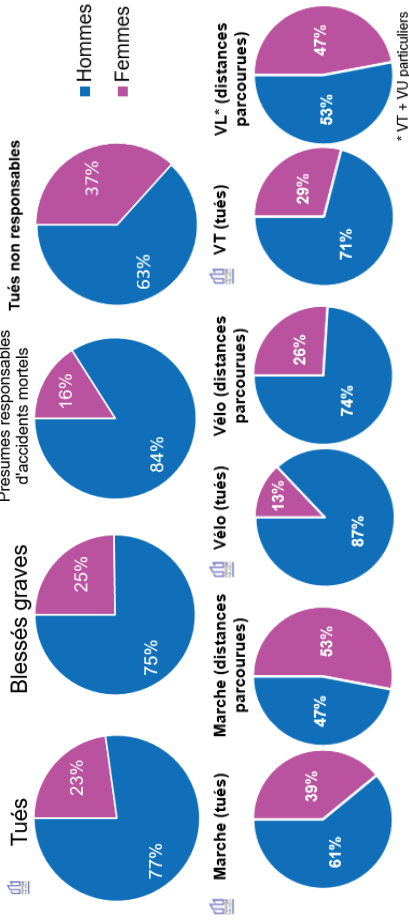


Tués non responsables



Sources : ONISR – chiffres clés accidents 2024 France métropolitaine
SDES – Déplacements 2019 - Enquête Mobilité des Personnes
Insee – Estimations de la population 2024 au 1^{er} janvier

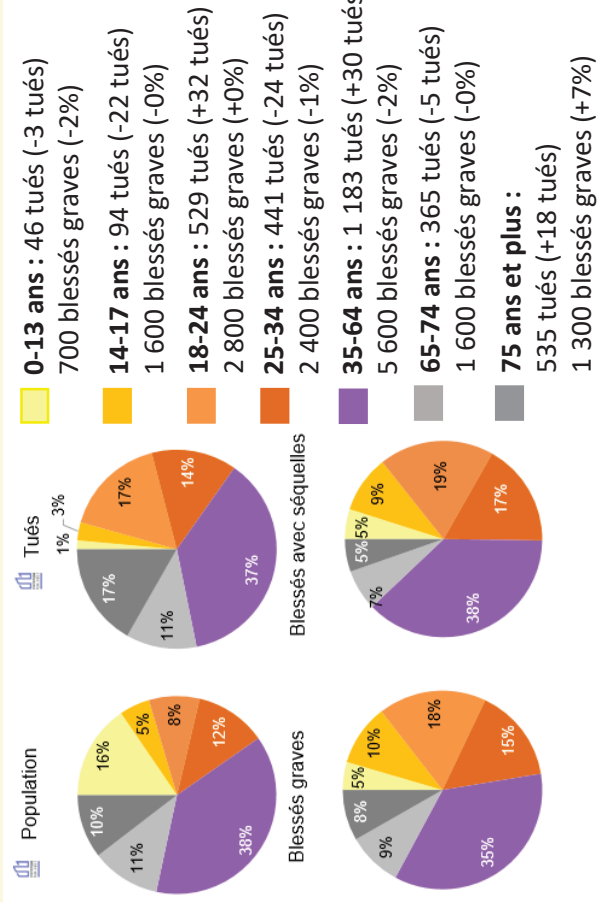
Les victimes selon le genre et l'âge



En 2024, 48 personnes ont été tuées par million d'habitants (t/Mhab).

Les plus à risque d'être blessés gravement sont :

- les 18-24 ans (97 tués par million d'habitants de cet âge),
- les 75 ans ou plus (77 t/Mhab),
- les 25-34 ans (57 t/Mhab).



Les évolutions sont présentées par rapport à l'année 2023

Document 2

Aussillon, Sécurité routière pour les enfants des écoles – La Dépêche – 2 juin 2025

Dans le cadre des programmes scolaires et plus particulièrement le dispositif national "Savoir rouler à vélo" (SRAV), en partenariat avec l'Éducation nationale et l'association de l'assureur MAIF, les élèves des trois écoles de la ville, Jules Ferry, les Auques et Val d'Aussillon, ont pu bénéficier d'un apprentissage à la sécurité routière.

Après une première initiation au pilotage de vélos et de trottinettes, encadrée, en Éducation physique et sportive, par le moniteur municipal, Bruno Vidal, les enfants ont finalisé leur formation par une mise en pratique sur la piste éducative prêtée par la prévention MAIF. Le moment était accompagné d'une intervention pédagogique du policier municipal, Jean-David Rivière. Tous les jeunes participants ont ainsi bénéficié d'une dizaine de séances. Le programme SVR, qui concerne les enfants de 6 à 11 ans, se décline sur trois points essentiels : le "savoir pédaler" qui vise l'équilibre, la conduite, le freinage, le "savoir circuler" qui apprend à se signaler, à rouler en groupe, à connaître les panneaux du Code de la Route, et le "savoir rouler" qui met en pratique l'ensemble, en condition réelle, afin de s'approprier ses zones de circulation. À Aussillon, la formation a été concrétisée par un petit livret de sécurité routière distribué à tous les enfants qui possèdent désormais les connaissances pour, notamment, circuler en ville en toute connaissance et sécurité. Ils ont été félicités ainsi que leurs formateurs dévoués : Bruno Vidal et Jean-David Rivière.

QUEL SUCCÈS!

Dans les centres-villes, dans les villages, devant les lycées... on croise de plus en plus de voiturettes. Ces véhicules séduisent un nouveau public. Adolescents et étudiants les préfèrent même parfois aux deux-roues. Pourquoi? Parce que c'est simple à conduire, parce que leur usage ne nécessite qu'un permis AM et non un permis B, parce que c'est plus carrossé qu'un cyclo...

Mais conduire une voiturette exige de respecter le code de la route pour partager en toute sécurité la chaussée avec les autres usagers.

Ne pas oublier!

Quelles sont les routes interdites aux voiturettes?

Les autoroutes et les voies rapides



Rouler sur l'autoroute en voiturette est une infraction passible d'une amende allant jusqu'à 1500 € et le véhicule peut être confisqué.

En savoir plus?
securite-routiere.gouv.fr



twitter.com/routeplussure



SÉCURITÉ ROUTIÈRE VIVRE, ENSEMBLE

Ministère de l'Intérieur et des Outre-mer
Délégation à la sécurité routière
Place Beauvau – 75800 Paris Cedex 08

LA VOITURETTE EN 4 QUESTIONS

QU'EST-CE QUE C'EST ?

Un véhicule avec quatre roues, un habitacle fermé et doté d'une motorisation limitée.

Son nom officiel est « quadricycle léger à moteur ». Selon la définition du code de la route, la voiturette pèse moins de 350 kg et ne dépasse pas les 45 km/h. Le moteur n'exécède pas 50 cm³ s'il est thermique et 6 kW s'il est électrique.

QUI PEUT LA CONDUIRE ?

Le conducteur doit être âgé de 14 ans minimum et être titulaire a minima du permis AM.

FAUT-IL UN PERMIS ?

Le permis de conduire B n'est pas nécessaire. Mais ceux qui sont nés après le 1^{er} janvier 1988 doivent passer le permis AM (l'ancien BSR), comme pour les deux-roues motorisés de 50 cm³. Il s'obtient dans une auto-école. Au programme : huit heures de conduite et deux heures de théorie (code de la route), dispensées sur deux jours.

La conduite d'un quadricycle léger à moteur est possible après une suspension de permis prononcée par le préfet ou par le juge, ou après une annulation du permis de conduire. Sauf si le juge interdit la conduite de tout véhicule à moteur ; dans ce cas, conduire une voiturette n'est plus possible

QUI MONTE À BORD ?

- Deux personnes maximum ! Soit un conducteur et un passager.
- Un enfant de moins 10 ans doit être installé sur un siège auto homologué.

La vignette Crit'air doit être apposée sur le pare-brise dans les zones à faibles émissions (son absence entraîne une amende de 68 €).

Le contrôle technique est effectué tous les 2 ans à partir de la 4^e année du véhicule. La vignette d'attestation doit être apposée sur le pare-brise.

Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire.

L'assurance est également obligatoire.

Le véhicule doit être immatriculé dans un délai d'un mois après l'achat.

RAPPEL : LE RISQUE EXISTE !
Conduire une voiturette n'est pas sans danger. En 2022, 473 accidents ont impliqué une voiturette, causant le décès de 30 personnes (2 fois plus qu'en 2021). Les trois quarts des accidents ont lieu en ville, mais les cas mortels ont davantage lieu hors agglomération.

TROIS CONSEILS POUR CIRCULER EN SÉCURITÉ

- 1- Lors de l'achat de votre véhicule, optez pour l'airbag proposé par les constructeurs.
- 2- Avant de partir, préparez votre trajet et vérifiez que vous n'allez pas emprunter une voie rapide, interdite aux voitures.
- 3- Soyez particulièrement vigilant aux autres véhicules plus rapides que vous et aux usagers vulnérables (piétons, cyclistes...).

RISQUES ET SANCTIONS

ALCOOL
Conduire sous l'influence de l'alcool multiplie par 18 le risque d'être responsable d'un accident mortel. La sanction peut mener à une interdiction de conduire pendant 5 ans.

TÉLÉPHONE
Conduire en téléphonant multiplie par 4 le risque d'accident. Téléphoner sans kit mains libres est passible d'une amende de 750 €.

CANNABIS
Prendre le volant après usage de cannabis multiplie par 2 le risque de provoquer un accident mortel. L'usage de drogue est illégal et constitue un délit. Les peines encourues peuvent aller jusqu'à 2 ans d'emprisonnement et 4 500 € d'amende.

LES ÉQUIPEMENTS OBLIGATOIRES



Un gilet rétroréfléchissant et un triangle de signalisation doivent toujours être à bord, ainsi que des équipements neige pour les pneus, du 1^{er} novembre au 31 mars, si vous circulez sur des routes où la loi Montagne s'applique.

Document 4

Le continuum éducatif de sécurité routière : enjeux et mise en œuvre – Site éducol – Mise à jour Mai 2023 [Extrait]

L'éducation à la sécurité routière à l'École permet aux élèves l'acquisition progressive d'un comportement responsable sur l'espace routier. Elle s'effectue sous la forme d'un **enseignement obligatoire, transdisciplinaire**, intégré dans les horaires et les programmes d'enseignement. Elle s'intègre dans la validation du socle commun de connaissances, de compétences et de culture (domaine 3 « *la formation de la personne et du citoyen* »).

Le continuum éducatif de sécurité routière

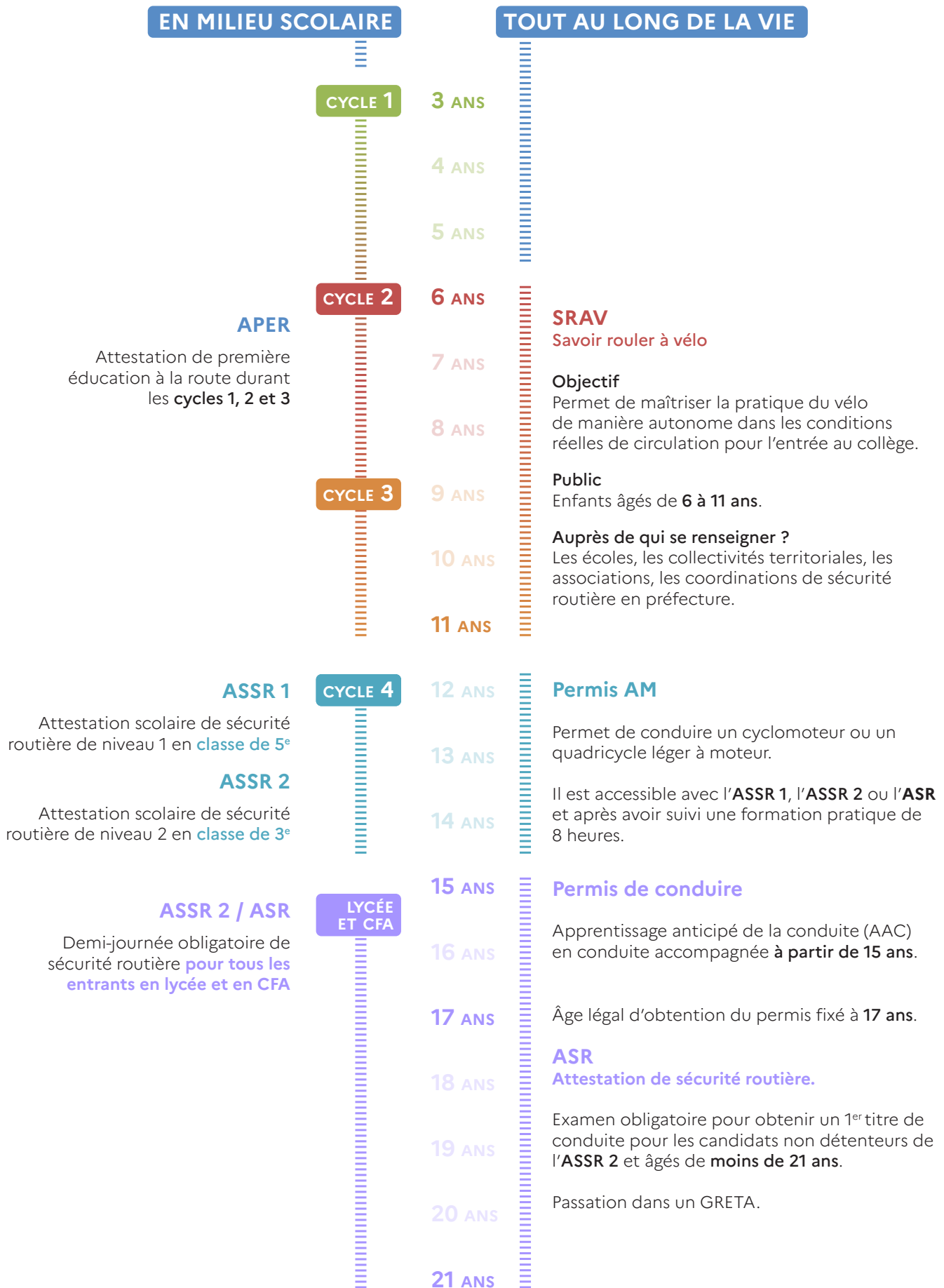
L'éducation à la sécurité routière fait l'objet d'un continuum éducatif de l'école maternelle au lycée et en centre de formation d'apprentis (CFA).

À l'école, l'acquisition progressive de règles et comportements liés à l'usage de la rue et de la route et à la connaissance de leur justification est validée par l'attestation de première éducation à la route (APER).

Au collège, deux évaluations, sous la forme d'attestations scolaires de sécurité routière (ASSR), sont organisées en classe de 5e, avant 14 ans pour le premier niveau, et en classe de 3e, avant 16 ans pour le second niveau.

Au lycée, l'éducation à la sécurité routière est appréhendée par les programmes des différents champs disciplinaires et par des actions de sensibilisation mises en œuvre par les établissements, notamment dans le cadre de l'organisation de la demi-journée de sensibilisation pour tous les entrants en lycée et CFA.

Le continuum éducatif de sécurité routière



Document 5

Plan mondial – Décennie d'action pour la sécurité routière 2021-2030 – Rue de l'avenir – 4 décembre 2021

La sécurité routière – quel avenir ?

PLAN MONDIAL
DÉCENNIE D'ACTION POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE
2021-2030

Dans sa résolution 74/299, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la période **2021-2030 la Décennie d'action pour la sécurité routière**, avec pour objectif de réduire **D'AU MOINS 50%** le nombre de morts et de blessés sur les routes au cours de cette période

Le **Plan mondial** décrit ce qu'il faut faire pour atteindre cet objectif et appelle les gouvernements et les partenaires à mettre en œuvre **UNE APPROCHE INTÉGRÉE POUR UN SYSTÈME SÛR**

QUE FAIRE ?

- Transport multimodal et aménagement du territoire
- Infrastructure routière sûre
- Véhicules sûrs
- Usage sûr des routes
- Interventions après un accident

COMMENT Y PARVENIR ?

- Instruments juridiques
- Contrôle de la vitesse
- Développement des capacités
- Genre
- Technologies
- Priorité aux pays à revenu faible ou intermédiaire

QUI FAIRE INTERVENIR ?

- Financement
- Les gouvernements
- La société civile
- Le secteur privé
- Les bailleurs de fonds
- Les institutions des Nations Unies

Le présent Plan mondial a été élaboré par l'Organisation mondiale de la Santé et les commissions régionales des Nations Unies, en coopération avec les partenaires du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière et d'autres parties prenantes.

Il a vocation à servir de document d'orientation à l'appui de la mise en œuvre de la Décennie d'action 2021-2030 et de ses objectifs.

La sécurité routière à la croisée des chemins

Chaque année dans le monde, les accidents de la circulation causent près de 1,3 million de décès évitables et un nombre de traumatismes estimé à 50 millions ; cela fait des accidents de la circulation les premiers tueurs d'enfants et de jeunes à l'échelle mondiale. Dans l'état actuel des choses, on estime qu'au cours de la prochaine décennie, les accidents de la circulation causeront 13 millions de décès et 500 millions de traumatismes

supplémentaires et entraveront le développement durable, en particulier dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. Ces nombres inacceptables, en termes absolus et relatifs, sont restés inchangés ces 20 dernières années, malgré les efforts laborieux déployés par les Nations Unies et d'autres partenaires concernés par la sécurité routière.



INTRODUCTION

Reconnaissant l'importance du problème et la nécessité d'agir, **les gouvernements du monde entier ont proclamé à l'unanimité la période 2021-2030 deuxième décennie d'action pour la sécurité routière, par la résolution 74/299 de l'Assemblée générale des Nations Unies**, avec pour objectif clair de réduire d'au moins 50 % le nombre de morts et de blessés sur les routes pendant cette période.

Ce plan explique les mesures à prendre pour atteindre cet objectif. Il s'adresse aux hauts responsables politiques et constituera une base pour l'élaboration de plans et d'objectifs nationaux ou locaux. En s'engageant dans cette deuxième décennie d'action pour la sécurité routière, les gouvernements et les parties prenantes dans le monde doivent choisir entre poursuivre le cours normal de leurs activités (dans l'espoir que cela suffira à réduire notablement le nombre de tués sur les routes) ou prendre des mesures énergiques et décisives pour changer de cap, en s'appuyant sur les connaissances et les outils acquis lors de la précédente Décennie d'action.

Ce Plan d'action mondial pour la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière écarte l'idée de poursuivre le cours normal des activités et demande aux gouvernements et aux parties prenantes de changer d'orientation et d'adopter, rendre prioritaire et appliquer une approche intégrée pour un système sûr qui place résolument la sécurité routière parmi les principaux facteurs de développement durable. Ce plan est aussi un appel à l'action pour aider le monde à atteindre son objectif, à savoir réduire de 50 % entre 2021 et 2030 le nombre de tués et de blessés graves sur les routes.

Dans sa résolution 74/299, l'Assemblée générale des Nations Unies a proclamé la période **2021-2030 la Décennie d'action pour la sécurité routière**, avec pour objectif de réduire

D'AU MOINS 50% le nombre de morts et de blessés sur les routes au cours de cette période

II. Mesures recommandées (extrait)

Les recommandations ci-dessous résultent d'interventions éprouvées et efficaces et de meilleures pratiques qui ont permis d'éviter des accidents de la route. Elles donnent un aperçu global des mesures à prendre pour rendre les systèmes plus sûrs. Ces recommandations ne sont pas prescriptives, mais peuvent être utilisées pour guider l'élaboration de plans d'action nationaux sur la sécurité routière adaptés aux contextes locaux et aux ressources et moyens d'action disponibles.

A. Transport multimodal et aménagement du territoire

Appliquer des politiques qui imposent de **réduire la vitesse et accordent la priorité aux besoins des piétons, des cyclistes** et des usagers des transports publics.

Dissuader les usagers d'utiliser leurs propres véhicules dans les zones urbaines à forte densité de population en imposant des restrictions sur les usagers de véhicules à moteur, sur les véhicules et sur l'infrastructure routière et proposer d'autres solutions accessibles, sûres et faciles d'utilisation comme la marche, le vélo, les bus et les tramways.

Construire des réseaux de transport (ou reconstruire ceux qui existent) pour faire en sorte que les modes de déplacement non motorisés soient aussi sûrs que les modes motorisés et, plus important, pour satisfaire aux **besoins de déplacement de tous**, quels que soient leur âge et leurs capacités.



B. Une infrastructure routière sûre

Mettre en place les panneaux indicateurs assurant une conformité logique et intuitive avec l'environnement justifiant la vitesse souhaitée (**par exemple 30 km/h dans les centres urbains**, ≤ 80 km/h sur les routes en zones rurales sans terre-plein central, 100 km/h sur les voies express).

Entreprendre des **audits de la sécurité routière** sur tous les tronçons de nouvelles routes (études préalables de faisabilité sur l'ensemble de la conception détaillée) et réaliser des évaluations en faisant appel à des experts indépendants et accrédités pour obtenir un niveau minimal de trois étoiles, voire plus, pour tous les usagers de la route.

C. Sûreté des véhicules

D. Un usage sûr des routes

0. Veiller à ce que l'infrastructure routière tienne compte des **besoins de tous les usagers de la route** et soit conçue pour favoriser les comportements sans risque, notamment :

- Équiper les routes de panneaux de signalisation et de marquages clairs et intuitifs.
- Utiliser des ronds-points et modérer la vitesse au moyen de ralentisseurs.
- **Prévoir une séparation physique des usagers de la route**, par exemple des pistes cyclables protégées et des zones réservées aux piétons.

E. Interventions après un accident

III. Impératifs pour la mise en place d'un système sûr (extraits)



C. Contrôle de la vitesse

Il est essentiel de contrôler la vitesse sur les routes pour assurer efficacement l'application de l'approche pour un système sûr de transport routier. La vitesse est un facteur de risque transversal et son contrôle peut être assuré par des mesures portant sur différents éléments de ce système sûr, comme le transport multimodal et l'aménagement du territoire, l'infrastructure routière, la conception des véhicules et le comportement des usagers de la route. Le contrôle approprié de la vitesse n'a pas seulement une répercussion directe sur la probabilité et la gravité des accidents, mais il a également une incidence sur l'efficacité d'autres interventions en matière de sécurité. Par exemple, les véhicules conformes à la réglementation applicable des Nations Unies ou à des normes nationales équivalentes sont conçus pour limiter les chocs en cas d'accidents pour leurs occupants et pour les piétons et augmenter leurs chances de survie dans les chocs latéraux jusqu'à des vitesses de collision de 50 km/h. C'est pourquoi un système sûr limitera la circulation à 50 km/h ou à des vitesses plus basses sur les routes comprenant des intersections où il y a un risque de chocs latéraux.



Campagne mondiale de l'OMS en faveur du 30 km/h dans les villes et villages du monde entier

Dans les zones urbaines à forte densité de population, de solides données factuelles montrent que même lorsque les routes et les véhicules sont bien conçus, **il est impossible de garantir la sécurité de tous les usagers de la route lorsque les vitesses excèdent 30 km/h, vitesse dont on sait qu'elle est sûre.** C'est la raison pour laquelle dans les zones urbaines caractérisées par le mélange prévisible type d'usagers de la route (voitures, cyclistes, motocyclistes et piétons), **la vitesse doit être limitée à 30 km/h à moins que de solides données probantes permettent d'envisager des limites de vitesse supérieures.**

Des interventions en matière de contrôle de la vitesse sont possibles dans différents domaines de la sécurité routière, notamment dans la conception et l'ingénierie des routes (par exemple, installer des ralentisseurs de vitesse ou des coussins berlinois, des plateaux surélevés aux intersections, des ronds-points, des chicanes et imposer des limites de vitesse sûres), dans les interventions sur les véhicules (limiteurs de vitesse, adaptation intelligente de la vitesse (ISA)) et dans le changement des comportements (législation, mesures de coercition et promotion de moyens généraux efficaces de dissuasion d'excès de vitesse). L'intégration effective de ces mesures souvent fragmentées (et dans les contextes où elles seront les plus efficaces) permettra de rendre le contrôle de la vitesse plus efficace et d'obtenir des résultats plus évidents et plus satisfaisants. Par exemple, les mesures prises en matière d'ingénierie routière conviennent mieux dans des contextes où la vitesse est plus basse plutôt qu'avec des vitesses plus élevées. Les interventions sur les véhicules peuvent prendre du temps pour devenir économiquement efficaces, en particulier dans les pays qui importent majoritairement des véhicules d'occasion et les mesures de répression, y compris les dispositifs automatiques de contrôle, sont plus efficaces dans les pays où la corruption est faible et où les systèmes judiciaires et administratifs sont efficaces.

E. Intégrer une perspective sexospécifique dans la planification des transports

Les problèmes de sécurité routière se posent différemment selon qu'il s'agit de femmes ou d'hommes, pour différentes raisons physiques, comportementales et sociales. Si les femmes sont plus vulnérables dans un accident de la route, elles ont bien moins de risques de mourir dans un accident que les hommes. Lorsqu'elles sont tuées, c'est généralement dans des circonstances différentes : c'est plutôt en tant que piétons ou passagères de la voiture qu'en tant que conductrices de la voiture ou du véhicule à deux roues. Cela indique en partie qu'un plus nombre de déplacements dans des véhicules motorisés sont assurés par des hommes. Cela indique également la différence entre hommes et femmes dans la prise de risques. Selon des données factuelles, il semble les conducteurs masculins de voitures ou de deux-roues motorisés soient associés à deux à quatre fois plus de risques

par kilomètre que les femmes, même en tenant compte du fait que les hommes utilisent très largement les modes de transport les plus dangereux, y compris dans leurs déplacements et activités professionnelles. (...)

IV. Partage des responsabilités pour la sécurité routière



A. Rôle du gouvernement

B. Rôle des universités, de la société civile et de la jeunesse

C. Rôle du secteur privé

D. Rôle des bailleurs de fonds

E. Rôle des Nations Unies

L'Organisation mondiale de la Santé en coopération avec les Commissions régionales des Nations Unies agit en tant qu'organe de coordination dans le cadre du Groupe des Nations Unies pour la collaboration en matière de sécurité routière, pour aider les États Membres par des campagnes de sensibilisation, la définition de cibles, la proposition d'orientations politiques, la collecte de données, le renforcement des capacités techniques et l'organisation de réunions entre parties concernées. L'envoyé spécial du Secrétaire général des Nations Unies pour la sécurité routière continuera de sensibiliser les pays à la nécessité de rendre la sécurité routière prioritaire dans leurs plans et budgets nationaux, et de promouvoir ses liens avec d'autres objectifs de développement durable (...)

V. Suivi et évaluation

A. Mesurer les progrès vers la cible mondiale

Au niveau mondial, le Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde préparé par l'OMS est le principal dispositif de suivi des progrès accomplis dans le cadre de la Décennie d'action pour la sécurité routière. Les informations nécessaires à l'établissement de ce rapport sont recueillies au moyen d'une enquête gérée pour les États Membres qui permet d'obtenir en détail le nombre de tués et de blessés graves sur les routes, sur la situation relative aux lois sur la sécurité routière et à leur application ainsi que d'autres indications sur les progrès réalisés vers la mise en œuvre de ce plan, comme l'accès aux conventions des Nations Unies sur la sécurité routière. (...)

B. Suivi de la mise en œuvre dans les pays

Au niveau des pays, la mise en œuvre des plans d'action nationaux et locaux doit être réalisée de manière itérative et doit être éclairée par des informations et des données factuelles.

Les pays et toutes les parties prenantes devraient donc évaluer systématiquement le fonctionnement de leurs programmes et utiliser ces conclusions pour éclairer et améliorer la planification et la mise en œuvre. Les cibles et indicateurs mondiaux volontaires de performance adoptés en 2017 et 2018 constituent un cadre utile pour l'évaluation des progrès vers la mise en œuvre de ce plan.

VI. La voie à suivre



Alors que nous entamons la deuxième Décennie d'action pour la sécurité routière, nous prions instamment les gouvernements et quiconque est concerné par la sécurité routière d'utiliser ce plan pour guider l'évolution continue, la mise en œuvre et l'évaluation des mesures de sécurité routière prises aux niveaux mondial, régional, national et local et adaptées aux contextes particuliers. Les plans nationaux doivent s'appuyer sur une évaluation de la situation et sur les informations de toutes les agences gouvernementales et d'autres parties prenantes. Ils doivent définir le concept global de la sécurité routière et identifier les problèmes particuliers à résoudre pour le concrétiser. À cet effet, les plans doivent déterminer des priorités d'action à court, moyen et long termes, tout en reconnaissant qu'on ne peut pas tout faire d'un coup.

En poursuivant dans cette voie, il est indispensable que les gouvernements redoublent d'efforts pour mobiliser leur engagement politique et leur responsabilité afin d'agir en faveur de la sécurité routière au plus haut niveau, parallèlement aux contributions des différences agences gouvernementales, des partenariats multisectoriels, des entreprises et des organisations internationales. Ces stratégies et ces activités doivent être transparentes et publiques.

La sécurité doit être la valeur centrale inhérente à ces activités et elle doit être manifeste dans la conception et l'application des politiques et dans la façon de gouverner le système. En plaçant la sécurité au cœur du transport routier, on peut être certains qu'elle sera intégrée dans l'ensemble de la chaîne de valeur du système de transport, de la conception et la production des véhicules et de l'infrastructure routière jusqu'à la prestation des services de transport et à la politique de transport proprement dite.



Alors à nous de jouer !

Ce plan d'action mondial pour la sécurité routière demande aux gouvernements et aux parties prenantes de s'engager sur une nouvelle voie : une voie qui place la sécurité au cœur de l'approche pour un système sûr et une mobilité durable. Nous savons déjà quoi faire, nous avons les outils pour le faire et nous avons tous un rôle à jouer. Alors à nous de jouer !

Document 6

Sécurité routière : mobilisation à la suite d'une forte hausse de la mortalité en 2023 – Les services de l'État de l'Oise – Mise à jour 23 février 2023 [Extraits]

Une accidentologie en hausse

1. Un début d'année 2023 marqué par une forte hausse de l'accidentologie

Situation de l'accidentologie au 20 février 2023

Quelques statistiques: Données hebdomadaires et cumul (comparaison cumul 2023 par rapport à la même période en 2022 et en 2021) du 1er janvier à la fin de la semaine 7				
	Sem. 07	Total	Comparaison par rapport à 2022	Comparaison par rapport à 2021
Accidents:	10	72	(+17 soit +30,9%)	(+25 soit +53,2%)
Tués:	1	9	(+6 soit +200%)	(+4 soit +80%)
Blessés:	18	105	(+14 soit +15,4%)	(+39 soit +59,1%)
dont				
Blessés hospitalisés:	7	33	(+11 soit +50%)	(+11 soit +50%)
Blessés non hospitalisés:	11	72	(+3 soit +4,3%)	(+28 soit +63,6%)

Si chacun de ces accidents mortels a bien sûr des caractéristiques propres, on y retrouve les causes habituelles et imputables à des comportements individuels et, de ce fait, évitables : vitesse, alcool, inattention, non-port de la ceinture de sécurité...

(...)

2. Après une année 2022 à nouveau marquée par une progression de l'accidentologie

Une accidentologie en hausse depuis 2017

En 2022, 30 personnes sont décédées à la suite d'un accident de la route dans le département, soit un chiffre quasiment stable par rapport à 2021 (un tué de moins en 2022).

En revanche, le nombre d'accidents et le total de blessés sur les routes dans l'Oise augmente depuis 2017. Cette tendance s'est confirmée en 2020, malgré les deux périodes de confinement, ainsi qu'en 2021 et 2022.

2022/2021	Accidents	Tués	Blessés
	6,00 %	- 3 %	3,00 %

Les chiffres de l'accidentologie dans l'Oise sur les 5 dernières années

Année	Accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés non hospitalisés	Total Blessés
2017	434	62	293	293	586
2018	384	37	203	317	520
2019	472	41	222	392	614
2020	505	40	192	482	674
2021	516	31	193	539	732
2022 provisoire	549 en hausse	30 en baisse	229 en hausse	527 en baisse	756 en hausse

Ces accidents mortels n'épargnent personne : la plus jeune victime d'un accident mortel avait 2 ans et la plus âgée 92. Sur les 30 tués en 2022, 1 avait moins de 17 ans et 6 avaient entre 18 et 24 ans ce qui représente 23 % du total des tués.

Les deux roues :

En 2022, 6 personnes en moto et 1 en cyclomoteur sont décédées, soit 23 % des tués.

Les piétons :

En 2022, on recense 4 piétons parmi les 30 victimes, ce qui représente 13 % des victimes de la route.

Cyclistes et trottinettes électriques :

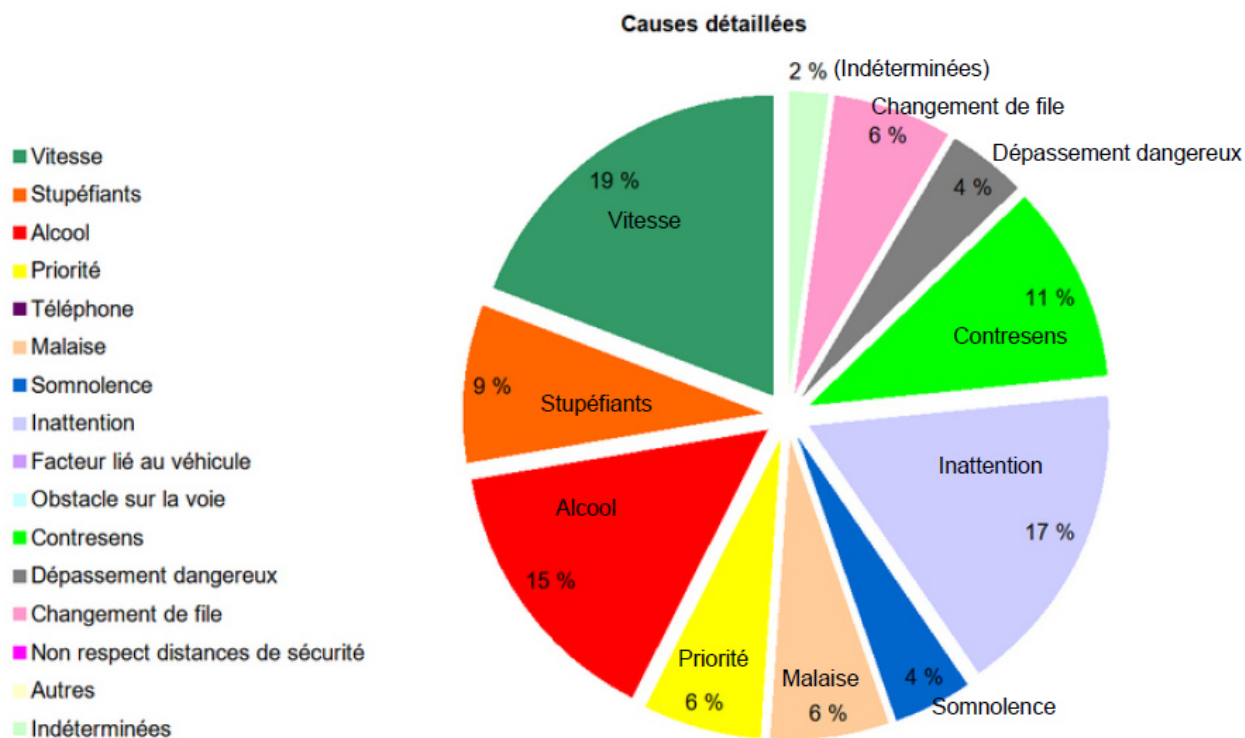
13 accidents avec trottinettes électriques ont été recensés en 2022, mais pas d'accident mortel.

En revanche, 10 % des accidents mortels ont concerné des cyclistes.

Les causes principales : vitesse excessive, inattention, alcool, stupéfiants

En 2022, les principales causes d'accidents mortels sont la vitesse (19 %), l'inattention (17 %) et l'alcool (15 %).

Causes des accidents mortels en 2022



(...)

Une mobilisation accrue des services de l'État, sur le volet préventif et répressif

Un renforcement des contrôles par les forces de sécurité

Les moyens mobilisés en 2022 pour la sécurité routière étaient l'équivalent temps-plein de 70 gendarmes ou policiers qui ont œuvré en continu sur cette thématique et qui ont sécurisé les routes du département de l'Oise, en hausse de plus de 4 % par rapport à 2021.

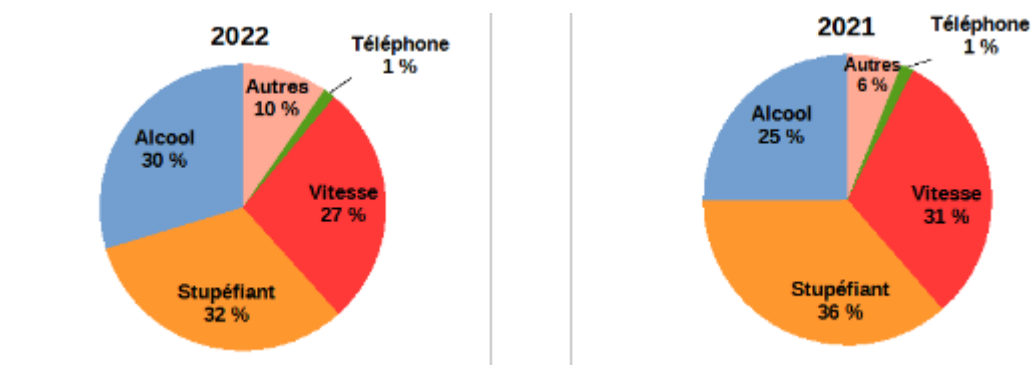
Cette mobilisation va s'intensifier dans les prochaines semaines.

Une activité soutenue en matière de suspensions administratives des permis de conduire

En 2022, 3000 (chiffre en cours de consolidation) décisions administratives de suspension du permis de conduire ont été prononcées contre 2893 en 2021, soit une augmentation de 3,7 % par rapport à l'an dernier, traduction de l'activité des forces de sécurité intérieure.

Ces décisions administratives s'entendent sans préjudice de la politique pénale menée par les parquets et des décisions de justice.

Ces suspensions sont liées à :



Un volet préventif avec la mise en place d'actions de sensibilisation à la sécurité routière

100 actions de prévention ont été réalisées par le bureau prévention sécurité routière de la préfecture réparties comme suit :

- * 66 journées en milieu scolaire (collèges, lycées, universités et CFA) / 9 900 élèves sensibilisés
- * 17 journées en milieu primo-délinquants, missions locales et SPIP / 181 personnes sensibilisées
- * 3 opérations d'alternative à la sanction / 151 contrevenants sensibilisés
- * 7 opérations SAM / 830 SAM et 3 780 souffles réalisés
- * 6 actions en entreprise / 440 salariés informés
- * 1 village deux roues motorisées / 220 motards sur notre stand

Ces actions seront poursuivies et intensifiées en 2023, notamment en direction des publics les plus vulnérables et des entreprises.

L'appel à projet « sécurité routière » au titre du Plan Départemental de Sécurité Routière (PDASR) a été lancé le 3 janvier 2023 pour permettre de soutenir financièrement des projets en matière de sécurité routière. Plus d'informations sur : <https://www.oise.gouv.fr/Actualites/Lancement-de-l-appel-a-projets-PDASR>

Mais la responsabilité d'éviter ces accidents appartient à chaque citoyen

Malgré les phrases et les images chocs, les contrôles routiers, les actions préventives de sécurité routière auprès des publics les plus vulnérables (les jeunes notamment), on constate un relâchement de la vigilance des automobilistes sur les routes, en partie lié au développement des distracteurs (téléphone portable, tablette numérique, jeux vidéos...) mais également à la poursuite des conduites addictives et dangereuses.

C'est donc à chacun qu'il revient de veiller, sur soi et sur ses proches, pour éviter les comportements qui peuvent endeuiller ou briser des vies.

(...)

Document 7

Le permis de conduire désormais possible à partir de 17 ans ! – Service Public –
27 décembre 2023



Service-Public.fr

Le site officiel de l'administration française

Le permis de conduire désormais possible à partir de 17 ans !



Crédits : pololia - stock.adobe.com

Un décret du 20 décembre 2023 rend le permis de conduire accessible à partir de 17 ans au lieu de 18 ans. *Service-public.fr* vous en dit plus !

La rédaction du site officiel de l'administration française, [service-public.fr](https://www.service-public.fr) vous informe que le permis de conduire est accessible à partir de 17 ans au lieu de 18 ans !

C'est le Décret n° 2023-1214 du 20 décembre 2023 qui porte l'abaissement de l'âge minimal d'obtention de la catégorie B du permis de conduire à dix-sept ans, ainsi, dès le 1^{er} janvier 2024, les personnes ayant 17 ans révolus pourront s'inscrire en auto-école et conduire dès l'obtention du permis B en ayant préalablement obtenu le code avant de passer l'épreuve de conduite.

A noter, le code peut être passé à partir de 15 ans pour les personnes inscrites en conduite accompagnée, et dès 16 ans pour les autres.

