

Conseil national de la sécurité routière

Recommandation du CNSR au ministre de l'intérieur « Management de la sécurité routière »

A la demande du président du CNSR, le comité des experts a produit le rapport intitulé « Proposition d'une stratégie pour diviser par deux le nombre des personnes tuées ou blessées gravement d'ici 2020 », dont les éléments ont été présentés en séance plénière du CNSR le 29 novembre 2013.

La commission « Outils technologiques et infrastructure routière » a étudié la proposition de ce rapport visant à **renforcer le management de la sécurité routière**. Le comité des experts estime que le management renforcé de la sécurité est nécessaire pour assurer l'efficacité et l'efficacités des mesures sur les vitesses, l'alcool et les infrastructures, pour permettre d'atteindre l'objectif d'une réduction par deux du nombre de personnes tuées et de blessés graves à l'horizon 2020.

Lors de la séance plénière du 11 mai 2015, la commission a **porté à la connaissance** des membres du CNSR les éléments suivants :

- La valeur tutélaire de la vie humaine en 2013 est actualisée par rapport à une valeur estimée à 3 millions d'euros en 2010 (valeur en euros 2010).
- Ces valeurs tutélaires s'établissent pour 2013 (source ONISR 2013) à :
 - 3 223 000 € pour un tué
 - 402 826 € pour un blessé hospitalisé
 - 16 113 € pour un blessé non hospitalisé

Après débat et vote, le CNSR **recommande** :

En matière de gouvernance :

Définir la politique de mobilité en visant à la fois sécurité des usagers et développement durable.

Confirmer le rôle de pilote de la politique de sécurité routière au Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, sous la responsabilité directe du premier ministre, et le suivi et l'évaluation à l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR).

Réunir le CISR chaque année.

Contribuer au plan local à une offre de transport en adéquation avec les besoins spécifiques (caractéristiques géographiques, aménagement du territoire, population concernée,...), en participant systématiquement à l'élaboration des plans locaux des déplacements (PDU, PDE, ...), en s'appuyant sur l'expertise du CEREMA.

Faire contribuer les collectivités territoriales et les gestionnaires de voirie à l'atteinte des objectifs nationaux, sous la coordination du comité des maîtres d'ouvrages routiers (COMOAR).

Mettre en place un cadre commun de hiérarchisation des réseaux routiers pour assurer une meilleure cohérence des niveaux de sécurité pour les usagers (guides adaptés à l'infrastructure des collectivités, formations en lien avec le CNFPT, indicateurs locaux de suivi de l'accidentalité), en partenariat avec les collectivités territoriales.

Demander aux gestionnaires de voirie de mettre en place leur observatoire des vitesses et de transmettre ces informations aux observatoires locaux de sécurité routière (ODSR) à partir d'un mode opératoire défini par l'ONISR.

Affecter la totalité des recettes du Contrôle Sanction Automatisé au financement des actions agissant directement sur la sécurité routière¹.

En matière de contrôle :

Poursuivre le déploiement du CSA.

En matière d'aménagement et déplacements :

Organiser les déplacements au plan local pour favoriser la sécurité de chacun par un partage harmonieux de la voirie.

Rendre obligatoire des diagnostics de sécurité des routes pour l'ensemble des réseaux principaux des collectivités à partir de méthodes adaptées à leurs spécificités.

Planifier leur aménagement et leur entretien en prenant en compte la sécurité de l'ensemble des usagers et tout particulièrement les plus vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes).

En matière de valorisation de la vie humaine :

Retenir les propositions du rapport Quinet (2013) et appliquées dans l'instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport [NOR DEVT1407546J]² :

- fixer la valeur tutélaire de la vie humaine à 3 millions d'euros 2010, et supprimer la distinction entre véhicules particuliers et transports en commun ; prendre 15 % de la valeur de la vie humaine pour les blessés graves et 2 % pour les blessés légers.
- Développer l'approche en termes de QALY (Quality-adjusted life years – années de vie ajustées par la qualité).

En matière de communication :

Développer une politique de communication nationale plus réactive, pour expliquer les décisions prises dans le domaine de la sécurité routière, en intégrant la formation, l'éducation et la sensibilisation des usagers. Ceci permettra à la DSCR de réagir aux affirmations erronées parfois véhiculées dans les médias.

¹ Voir annexe « Montant et répartition du produit des amendes radars »

² http://www.bulletin-officiel.developpement-durable.gouv.fr/fiches/BO201412/met_20140012_0100_0047.pdf

Annexe : Montant et répartition du produit des amendes radars

Le produit des amendes issues des radars automatiques s'élève en 2013 à 708 millions d'euros, dont :

1) 579 M€ d'amendes forfaitaires payées dans les 45 jours dont :

- 119 M€ pour l'installation et la maintenance des radars
- 92 M€ pour le traitement des infractions radars
- 28 M€ pour la modernisation du fichier du permis de conduire
- 170 M€ pour l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France)
- 170 M€ pour le financement par les collectivités territoriales d'opérations destinées à améliorer les infrastructures de transport en commun et de circulation, dont :
 - 100 M€ à destination des communes et structures intercommunales¹
 - 70 M€ à destination des départements.

2) 129 M€ d'amendes forfaitaires majorées payées hors délais, dont :

- 61 M€ pour le désendettement de l'État
- 68 M€ versées aux collectivités locales, dont :
 - 38 M€ au profit des communes et structures intercommunales
 - 30 M€ au profit des départements, de la collectivité territoriale de Corse, et des régions d'outre-mer

Total perçu par les communes et structures intercommunales : **138 M€**

Total perçu par les départements : **100 M€**

Total perçu par les collectivités : **238 M€**

Répartition des radars en France (1^{er} janvier 2014)

15 % des radars automatiques fixes de vitesse sont sur autoroute, 27 % sur routes nationales, 55 % sur routes départementales et 4 % sur voies communales.

34 % des radars feux rouges sont dans des communes de plus de 500 000 hab, 31 % entre 100 et 500 000 hab et 35 % moins de 100 000 hab (source : DSCR/DCA).

¹ La répartition de ces produits au profit des communes et EPCI de moins de 10 000 habitants (soit 49,1M€ en 2010) est réalisée par le préfet, au fur et à mesure des décisions des conseils généraux (source : site du Sénat).