

Conseil national de la sécurité routière

Commission Véhicules, technologies innovantes et infrastructures

Management local de la sécurité routière (Métropole et Outre-mer)

Recommandation votée à l'unanimité des présents en commission le 10 octobre 2023 et examinée en bureau le 6 décembre 2023

I- Contexte et Enjeux

Le système sûr de sécurité routière est maintenant adopté par de très nombreux pays. Il a fait l'objet d'un rapport du comité des experts¹ qui propose des améliorations aux dispositifs français actuels afin d'en augmenter l'efficacité et de diminuer de moitié le nombre de tués et de blessés graves à l'horizon 2030, conformément à l'engagement pris en 2020² au même titre que ses partenaires européens, et d'atteindre l'objectif zéro tué en 2050.

Depuis 1982, la France a réalisé plusieurs phases de décentralisation qui ont abouti au transfert de dizaines de milliers de kilomètres de routes nationales aux départements, ainsi que la création des aires métropolitaines, chargées de la gestion et de l'entretien de toutes les routes et rues de leur juridiction, y compris celles des départements et des villes.

Ces évolutions conduisent à redéfinir les responsabilités en matière de sécurité routière afin de décliner concrètement les objectifs nationaux au niveau local (à l'échelon de la région, du département, de la communauté d'agglomérations, de la communauté de communes, de la commune). Ainsi, la très grande majorité du réseau routier français (98,11% du réseau total – voir tableau du bilan de l'ONISR) est à la charge des collectivités territoriales.

Cependant, actuellement, on constate un manque de lisibilité du management local de la sécurité routière qui implique les gestionnaires de voiries et les détenteurs du pouvoir de police. Ce management local de la sécurité routière gagnerait en visibilité, cohérence et en efficacité à répondre à une organisation plus structurée ainsi qu'à

¹ Rapport des experts sur « l'approche système sûr et sa mise en œuvre en France » présenté le 28/11/2022 en réunion plénière du CNSR.

² Déclaration de Stockholm en février 2020

être traité en parallèle et en coordination avec les questions de politiques environnementales.

Le constat de la commission est le suivant (voir annexe 2) : les moyens humains et financiers manquent ; la sécurité routière n'est pas toujours nativement intégrée aux projets d'urbanisation. Ceci conduit notamment à une hétérogénéité des territoires, ce qui n'est pas acceptable pour un enjeu national.

II- Teneur de la Recommandation

Compte tenu de ce qui précède, la Commission recommande :

1. Affirmer les compétences à chaque niveau local de collectivité

- Disposer d'un cadre institutionnel pour associer les collectivités locales à une grande réflexion stratégique nationale s'inspirant du système sûr et permettant un partage d'expérience.
- Désigner parmi les représentants des exécutifs de toutes les collectivités locales, un référent Sécurité Routière ayant un champ d'action transverse à l'image de la délégation interministérielle à la Sécurité Routière.
- Animer régulièrement au bon niveau de pertinence les communautés de référents locaux (visio conférence et webinaire) pour des échanges de formations et d'informations.
- Accompagner par des ressources humaines clairement identifiées le partage de compétences du management de la sécurité routière à tous les niveaux pour réagir à la verticalité du management tout en ayant des moyens d'actions et de partages horizontaux.

2. Diagnostic de sécurité routière au niveau local

Afin que les référents territoriaux puissent rédiger et présenter un rapport annuel local de sécurité routière aux assemblées délibérantes, il convient de:

- Exploiter localement les données disponibles de sécurité routière (ONISR) incluant les tués et les blessés.
- Objectiver localement les données de sécurité routière grâce aux différents outils d'analyse et de visualisation (cartographies, infographies ...) disponibles au niveau national et pour lesquels la commission demande de poursuivre l'amélioration.
- Recueillir localement les données concernant l'exposition aux risques et les actions de sécurité routière déjà engagées sur le territoire en s'appuyant notamment sur les données en accès libre ou issues de sciences citoyennes.
- Croiser l'ensemble de ces données pour les comparer aux objectifs de l'année en cours et formuler les objectifs de l'année suivante.

3. Définition annuelle des objectifs de l'échelle locale

- Définir des objectifs annuels concrets et précis pour contribuer à l'amélioration de la sécurité routière à tous les niveaux locaux.

4. Articulation des stratégies territoriales de SR et de leurs feuilles de route

- Articuler les stratégies de sécurité routière à tous les niveaux (répondant aux objectifs fixés annuellement) en tenant compte des orientations du PDASR et des bilans annuels locaux.
- Sensibiliser les élus à l'importance de considérer la stratégie de sécurité routière comme une priorité au même titre que les autres projets notamment dans le domaine de l'urbanisme.
- Instaurer une étude d'impacts en sécurité routière pour tout projet d'urbanisme d'une certaine ampleur.
- Inciter les collectivités territoriales à adopter des démarches systématiques de sécurité routière, à les accompagner pour leur montée en compétence par la diffusion d'une culture de sécurité routière (meilleure diffusion des savoirs techniques, diffusion de l'expertise, diffusion des résultats de l'accidentalité).
- Transformer les CDSR (commissions départementales de sécurité routière) qui sont parfois très formelles en outils de mobilisation effective et partagée en :
 - o s'assurant de l'effectivité de la mise en œuvre des outils comme le document général d'orientation (DGO) et le plan départemental d'actions de sécurité routière (PDASR) ;
 - o développant une coordination intercommunale importante dans le cadre de l'amélioration, de la conception et de l'entretien des infrastructures routières ;
 - o appliquant les préconisations de la doctrine technique nationale du Cerema.

Les CDSR devraient être consultées à l'initiative de la collectivité et/ou saisies par des acteurs parties prenantes pour avis et médiation sur des projets d'aménagements routiers.

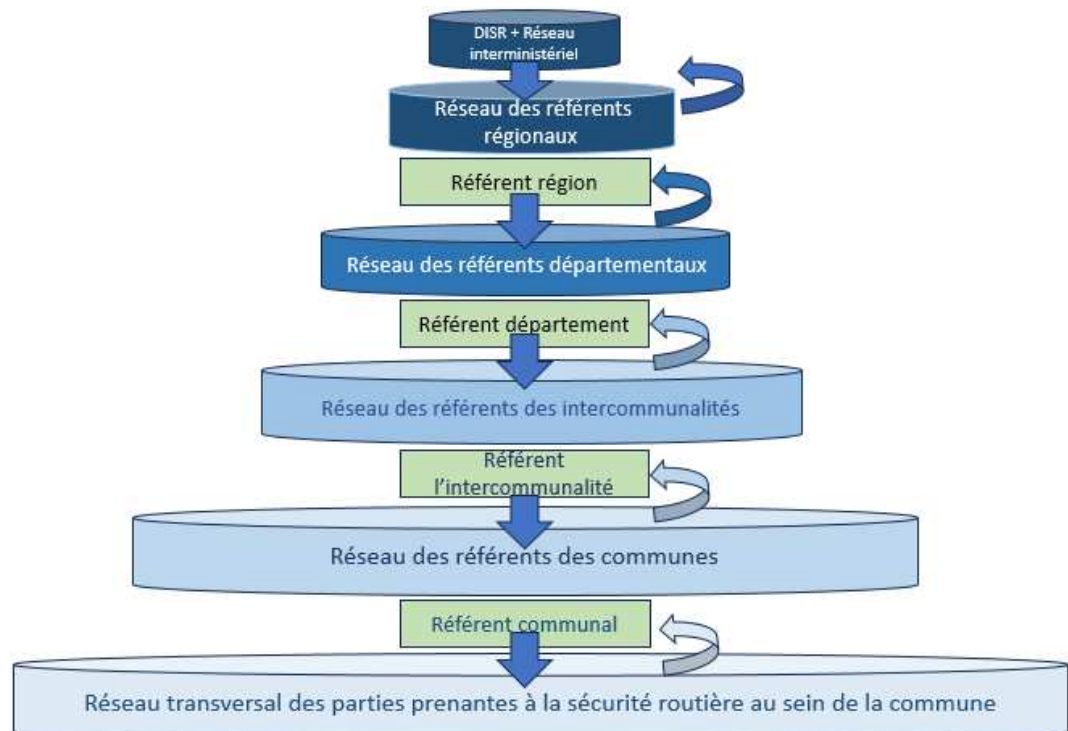
L'ensemble des territoires doit pouvoir adhérer et pleinement se mobiliser pour atteindre les objectifs définis par la stratégie nationale pour respecter les engagements internationaux pris par la France.

- Faire des CDSR les lieux d'émergence et de partage des stratégies de sécurité routière à l'échelle départementale. Ces réunions devront avoir lieu à minima deux fois par an. Leurs compositions incluront entre autres, les représentants locaux des associations actives de toutes les catégories d'utilisateurs et des parties prenantes à la sécurité routière.

Feuille de route - Actions

5. Animation, prévention et formation au niveau communal et intercommunal

- Demander au référent local la constitution de réseaux entre administrations (étatiques, départementales et locales), associations et usagers afin de :
 - o Assurer la cohérence des mesures de circulation.
 - o Augmenter les compétences en sécurité routière par la formation des acteurs du réseau
 - o Mettre en place la stratégie annuelle de prévention – formation en relation avec les acteurs de terrain.



6. Infrastructures et leur cohérence territoriale

- Améliorer les compétences techniques des équipes (cf: recommandation infrastructures) par des modules de formation et une offre « sécurité routière » dans tous les CNFPT et le Cerema.
- Labelliser les bureaux d'étude compétents en matière d'audit de sécurité et de contrôle de la signalisation et y recourir lorsque nécessaire.
- Améliorer les connaissances des élus en matière de sécurité routière par la proposition de modules conçus par les organismes de formation des élus locaux.

7. Financement

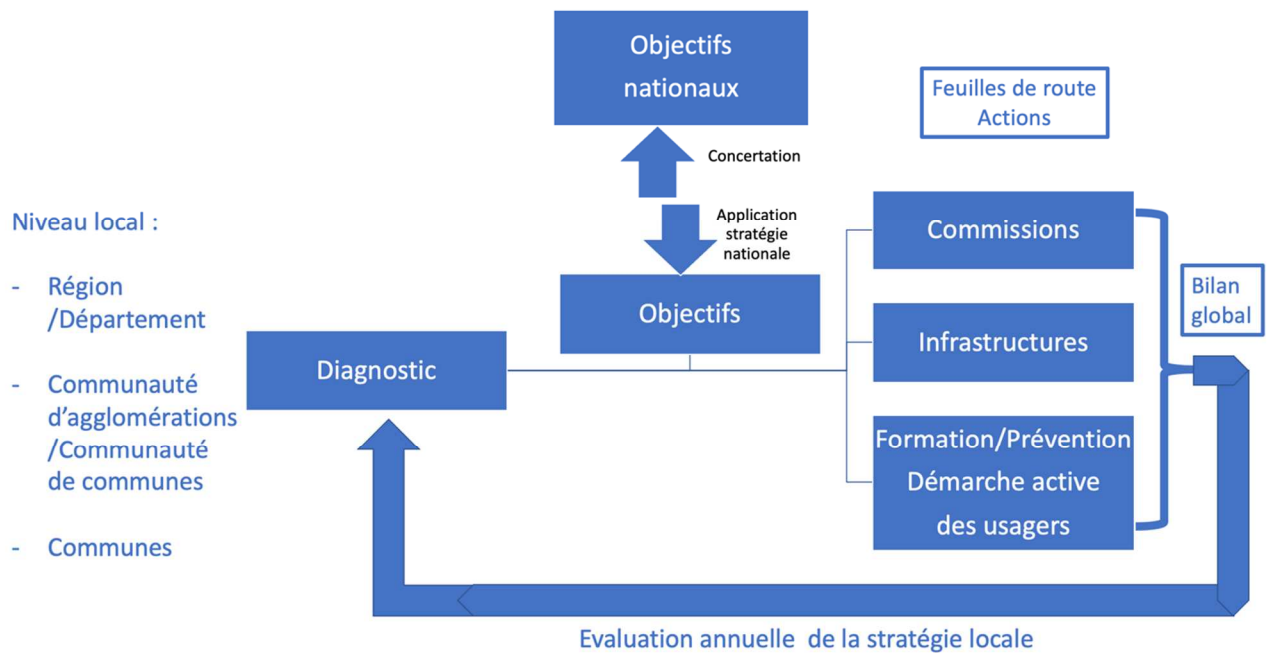
- Ouvrir des appels à projets pour les communes, intercommunalités, départements et régions leur permettant d'avoir recours à des financements spécifiques de l'Etat pour mettre en œuvre la feuille de route.

8. Évaluation annuelle des actions mises en œuvre

- Mandater le Cerema pour proposer une méthode d'évaluation adaptée à chaque niveau de collectivité.
- Réaliser l'évaluation annuelle des mesures prises au niveau local afin de diffuser les retours d'expérience,
- Utiliser cette évaluation pour définir les objectifs de l'année suivante.

9. Recherche et partage d'expérience

- Publier les rapports annuels locaux de sécurité routière (cf : point 2) sur un site dédié afin d'apprécier les effets des différentes actions et les interpréter.
- Diffuser les bonnes pratiques et savoir-faire à tous les échelons concernés.



ANNEXES

1) Liste des auditions

- a. 10 Janvier 2023 : Benoit Hiron pour le Cerema
- b. 07 Février 2023 : Fédération Française des Motards en Colère
- c. 07 Mars 2023 : Juliette Aubrun – DSR/BPAL
- d. 07 mars 2023 : Cyril Faugère – coordinateur de l’Ain
- e. 04 Avril 2023 : Frédérique Hernandez – Université Gustave Eiffel
- f. 04 Avril 2023 : Thierry Pallier – coordinateur du Gard

2) Détail du réseau routier

Longueur de réseau (km) au 01/01/2022		
Réseau routier nat.	Autoroutes, dont :	12 360
	Autoroutes concédées	9 052
	Autoroutes interurbaines	1 865
	Autoroutes et voies rapides urbaines	1 443
	Routes nationales, dont :	8 378
	Routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières	2 835
	Autres routes nationales	5 543
	Routes départementales et territoriales	375 265
	Routes sur le territoire des métropoles urbaines, dont : (1)	54 646
	Routes métropolitaines (2)	7 474
	Voies communales (3)	47 172
	Voies communales hors territoire des métropoles urbaines	647 880
	Ensemble	1 098 529

(1) Hors RD non transférées aux métropoles au 1er janvier 2022

(2) Chiffres au 01/01/2022 sauf pour la métropole de Lyon

(3) Chiffres de 2018 à 2022 selon les informations disponibles par commune

(4) Linéaire : RD = Ensemble des RD dont métropoles ; Circulation : RN = RN sans RT, données SDES provisoires.

Sources : *Mémento des transports*, SDES, 2022, Cerema, DGCL

- 3) ROMÉYER Benoit, HERNANDEZ Frédérique, « Les ambivalences des politiques locales de déplacements au concret de la conception d’un projet d’espace public : le cas du Vieux-Port de Marseille », *Flux*, 2022/1 (N° 127), p. 28-47. DOI : 10.3917/flux1.127.0028. URL : <https://www.cairn.info/revue-flux-2022-1-page-28.htm>