

Conseil national de la sécurité routière

Commission Véhicules, technologies innovantes et infrastructures

Infrastructures routières et Usagers Vulnérables

Recommandation adoptée en séance plénière du 28 novembre 2022

Éléments de contexte et enjeux

Les usagers vulnérables : piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés (2RM) et d'engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) sont particulièrement exposés aux accidents (les EDP non motorisés sont assimilés aux piétons).

Ces usagers, par nature moins protégés, sont davantage exposés aux risques liés aux défauts de conception et d'entretien des infrastructures sur lesquelles ils évoluent.

En 2019 les usagers vulnérables représentent 44% (1429 sur un total de 3244) des morts sur l'espace public en métropole et 45,5% en 2020 (1155 sur un total de 2541).

Dans cette catégorie, les usagers de 2RM enregistrent le plus grand nombre de victimes.

Répartition des personnes décédées dans les 4 groupes d'usagers vulnérables :

- 2RM = 749 en **2019** et 579 en **2020**, soit 52,4% et 50,10% des UV tués l'année considérée,
- Piétons = 483 en **2019** et 391 en **2020**, soit 33,8% et 33,9% des UV tués,
- Cyclistes = 187 en **2019** et 178 en **2020**, soit 13,1% et 15,4% des UV tués,
- EDPM = 10 en **2019** et 7 en **2020**, soit 0,7% et 0,6% des UV tués,

La mise en œuvre des guides techniques du Cerema concernant l'aménagement des infrastructures s'impose actuellement sur l'ensemble du réseau routier national, mais pas sur celui des collectivités territoriales (routes départementales et communales).

Le code des transports (article L.1214-1 et suivants) dispose que les ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants doivent établir un plan de mobilité qui vise notamment à assurer le suivi des accidents qui impliquent au moins un usager vulnérable. Dans la pratique, seul un tiers des agglomérations concernées suit l'accidentalité de son réseau.

Côté État, un observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) existe dans chaque département. Il suit l'accidentalité sur le département, tous réseaux confondus, mais de manière moins précise que chaque gestionnaire de voirie devrait le faire pour les réseaux relevant de sa responsabilité.

Au niveau départemental, la réglementation prévoit deux commissions :

- une commission consultative des usagers de la route,
- une commission départementale de sécurité routière.

Ces commissions pourraient traiter des questions de sécurité des infrastructures, mais il s'avère qu'en pratique la première est rarement constituée et la seconde est peu réunie et elle se consacre à d'autres thématiques.

Au regard de ces éléments, **la recommandation de la commission s'articule autour de quatre séries de mesures :**

● **1° Rendre les aménagements d'infrastructures propices et adaptés aux usagers vulnérables :**

- 1-1 Recommander sans délai aux collectivités territoriales, d'assurer une meilleure prise en compte des usagers vulnérables dans la conception et la réalisation des aménagements d'infrastructures. Pour y parvenir, les inciter à introduire dans les pièces techniques et administratives de leurs marchés publics (marchés de maîtrise d'œuvre ou de travaux) des exigences inspirées, en fonction du contexte de chaque projet, des préconisations figurant dans les guides de conception et d'aménagement élaborés par le Cerema.
- 1-2 Engager les concertations avec les associations d'élus pour justifier l'absence de prise en compte des recommandations présentes dans les guides du Cerema, lorsque celles-ci peuvent s'appliquer pour toute réalisation de nouveaux réseaux routiers par les collectivités territoriales, à l'image de ce qui existe déjà pour les réseaux nationaux. Cette exigence sous-tend de recourir à une disposition législative qui conduirait à définir la responsabilité de chacun. Elle pourrait être étendue par l'obligation de réaliser un audit de sécurité dans les 2 mois qui suivent un accident corporel impliquant un usager vulnérable, sauf lorsque les éléments issus des procès-verbaux des forces de l'ordre rejettent la mise en cause de l'infrastructure.

● **2° Favoriser l'acquisition de compétences propres aux usagers vulnérables en matière d'infrastructure :**

2-1 Garantir un recours à des compétences techniques reconnues:

- Assurer la diffusion des connaissances et des compétences du Cerema, à l'attention des services techniques des collectivités gestionnaires de voirie et des bureaux d'étude, en organisant des sessions de sensibilisation et de formation. Ces modules seraient centrés sur la mise en œuvre d'infrastructures appropriées aux usagers vulnérables compte tenu des risques et des enjeux qui leur sont spécifiques.

- Inciter les collectivités gestionnaires de voirie à qualifier leur personnel en charge de la sécurité de ces usagers et à recourir aux services d'organismes ou de structures de référence possédant ces compétences.
- Pour s'assurer de la reconnaissance de ces compétences et du professionnalisme des prestataires en ingénierie, des qualifications spécifiques des formations en ce domaine doivent être créées par le biais d'une certification de l'OPQIBI (organisme de qualification de l'ingénierie accrédité par le Comité français d'accréditation – COFRAC-) et/ou d'une reconnaissance par l'État.

2-2 Identifier des personnes ressources sur la thématique des usagers vulnérables :

- Préconiser la mutualisation des connaissances et des bonnes pratiques entre collectivités en matière d'infrastructures fréquentées par ces usagers, et identifier certaines collectivités comme référentes en la matière.
- Inciter au niveau national à la tenue de journées techniques animées par le CEREMA afin de recenser les éléments de doctrine à développer en réponse aux besoins des collectivités et permettant au CERAMA de s'appuyer sur les experts des collectivités sur les sujets de doctrine (règles de l'art, réglementation, normes).
- Confier au coordinateur de sécurité routière, présent dans chaque département au niveau de la préfecture, la charge d'établir une liste de personnes ressources ou d'organismes ayant des compétences reconnues sur cette thématique en fonction des catégories d'usagers vulnérables.

● **3°- Mieux suivre l'accidentalité des usagers vulnérables :**

- 3-1 Demander aux agglomérations dotées d'un plan de mobilité qui n'auraient pas d'observatoire de l'accidentalité de se mettre en conformité avec la loi. Inciter les conseils départementaux et les agglomérations non dotées d'un plan de mobilité qui n'auraient pas d'observatoire de l'accidentalité à s'engager dans le suivi de l'accidentalité sur leur réseau. L'objectif étant a minima de dresser une cartographie des zones qui présentent, sur 5 ans, une fréquence élevée d'accidents impliquant les usagers vulnérables et d'en analyser les enjeux associés pour y remédier. L'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) pourra accompagner l'appropriation de la connaissance de l'accidentalité pour les collectivités qui ne se sont pas engagées dans ce type de démarche.

- **4°- Développer des démarches préventives de sécurité sur les infrastructures :**
 - 4-1 Inciter les collectivités territoriales compétentes à mener des démarches de sécurité routière sur leur réseau structurant (1^{re} catégorie) le plus circulé et prenant la forme d'inspections de sécurité, d'audit de sécurité pour les nouvelles infrastructures et d'études de sécurité pour les infrastructures existantes, en intégrant la problématique des usagers vulnérables, conformément à la directive UE 2019/1936.