

Fiche n°14 : LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

I – Contexte général

Le 5 juillet 1972 est la date où a été créé le comité interministériel de la sécurité routière dans un contexte où l'année 1972 a fait plus de 18 000 victimes sur les routes françaises. Peu à peu, la lutte contre l'insécurité routière devient une cause nationale.

Depuis, plusieurs limitations et réglementations concernant les routes de France ont été appliquées :

- **en 1974** : limitation à 130 km/h sur autoroute ;
- **en 1975** : obligation de porter un casque (*conducteur et passager*) pour les vélomoteurs puis **en 1980** l'obligation est également portée aux cyclomoteurs ;
- **dès 1986**, en cas de conduite en état d'ébriété, cela peut entraîner le retrait du permis de conduire ;
- **1987** : mise en œuvre des plans départementaux d'actions de sécurité routière ;
- **1989** : mise en place du livre blanc de la sécurité routière qui est un rapport global sur ce sujet ;
- **1990** : passage de la limitation de vitesse en agglomération à 50 km/h ;
- **1992** : le permis de conduire fonctionne désormais par points ;

La sécurité routière correspond à un enjeu majeur de santé publique et de protection des personnes en France. Il s'agit des usagers les plus vulnérables qui sont souvent victimes d'accidents graves. De plus, les risques et les dangers encourus sont différents selon les modes de déplacements choisis.

L'objectif principal des différentes campagnes de sécurité routière est d'inciter les usagers de la route à respecter son Code que l'on soit automobilistes, à deux roues ou même piétons afin de garantir la sécurité de tous.

Malgré le fait que **la Sécurité routière reste l'une des priorités gouvernementales avec des évolutions significatives** au niveau des accidents, **les drames restent encore trop présents**. Dans les communes, les piétons et les cyclistes paient souvent un lourd tribut de leur proximité avec les automobiles ou les poids lourds.

Il est ainsi nécessaire de penser la Ville comme un espace à vivre où chaque usager de la route puisse circuler en toute sécurité peu importe sa catégorie de mobilité (*cyclistes, automobilistes, piétons, motards...*).

Les documents d'urbanisme sont ainsi l'occasion pour la collectivité d'avoir une réelle réflexion sur l'aménagement du territoire en matière de sécurité routière.

II – Le cadre réglementaire et législatif

Le décret n°72 – 608 du 5 juillet 1972 institue un Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) qui est un organisme avec pour mission de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière. Le CISR assure également la mise en œuvre de cette politique et veille à son application. Son objectif principal est donc de faire baisser la mortalité sur les routes.

Créée en 1982 au sein du ministère de l'Équipement, **elle consiste à établir et mettre en œuvre une politique de sécurité routière afin de réduire le nombre d'accidents de la route.**

Ainsi, depuis 1982, épargner des vies et éviter les souffrances liées aux accidents de la circulation constitue son cœur de métier.

En 2008, elle est devenue la Délégation à la sécurité et à la circulation routières puis en 2017 elle change de dénomination pour devenir la Délégation à la Sécurité Routière (DSR).

L'arrêté du 27 avril 2017 portant organisation interne de la délégation à la sécurité routière

comprend une sous-direction de la protection des usagers de la route. Pour réduire l'accidentalité sur les routes, la sous-direction :

- intensifie la lutte contre les comportements dangereux ;
- protège les usagers les plus vulnérables ;
- favorise l'innovation pour améliorer la sécurité routière ;
- donner l'assurance que tous les usagers de la route sont égaux devant la loi.

Le décret 2008 – 754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière avec notamment la création des zones de rencontre, pour donner à la mobilité urbaine une autre dimension : sécurisée, apaisée et durable.

L'article **R.412-6** du Code de la Route précise désormais que le conducteur : « **doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables** ».

III – Rapport au document d'urbanisme

L'article **L.101-2** du Code de l'Urbanisme **demande aux collectivités d'atteindre les objectifs de sécurité et de salubrité publique.**

Outre, la prévention des risques naturels prévisibles, technologiques, les pollutions et les nuisances de toute nature, **la collectivité pourra aussi contribuer à travers son document d'urbanisme à l'amélioration de la sécurité routière sur son territoire.**

Il est nécessaire d'analyser le besoin de partager la voie dans les espaces agglomérés pour permettre le développement des différentes fonctions de la vie locale en limitant la vitesse des véhicules, et en aménageant l'espace public aggloméré.

Les choix effectués dans le PLU(i), tant pour ce qui concerne l'urbanisation existante que l'urbanisation, peuvent contribuer à améliorer la sécurité routière.

 Ainsi, la possibilité de créer des espaces pour les cyclistes et les piétons, peut s'inscrire dans le PLU(i).

La question de la sécurité routière doit être intégrée tout au long de l'élaboration du PLU(i), tant au niveau du diagnostic, que du rapport de présentation et du PADD.

En matière de sécurité routière, le PADD pourra apporter des éléments sur des choix d'aires piétonnes, zones 30 km/h, de zones de rencontre, etc.

Les principes d'aménagements peuvent comprendre les solutions retenues pour améliorer la sécurité des déplacements. Une réflexion peut être menée sur les limites d'agglomération afin d'inciter les automobilistes à adapter leur vitesse.

IV – Plan de Prévention et d’actions de la Sécurité Routière du Pas-de-Calais

Le Plan Départemental d’Actions de Sécurité Routière (PDASR) fixe chaque année les priorités en matière de lutte contre l’insécurité routière en cohérence avec le document général d’orientations (DGO).

Le nouveau DGO couvre la période de 2023 à 2027 et **présente 4 enjeux** :

- (1) les deux-roues motorisés ;
- (2) les conduites à risques : alcool, stupéfiants, vitesse et non-respect des priorités et l’usage du téléphone portable par exemple ;
- (3) les nouveaux modes de mobilité dite « douce » : vélos, engins de déplacement personnel motorisés et marche ;
- (4) le risque routier professionnel.

 **Le Document Général d’Orientations est un outil de programmation qui a pour objectif de définir pour les cinq années la politique à mener en matière de sécurité routière dans chaque département.**

Ses objectifs sont donc de :

- réduire l’accidentalité ;
- mobiliser l’ensemble des acteurs locaux ;
- définir les orientations d’actions à mener.