

Cour des comptes



ENTITÉS ET POLITIQUES PUBLIQUES

# ÉVALUATION DE LA POLITIQUE PUBLIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Rapport public thématique

Synthèse

Juin 2021

 **AVERTISSEMENT**

**Cette synthèse est destinée à faciliter la lecture et l'utilisation du rapport de la Cour des comptes.**

**Seul le rapport engage la Cour des comptes.**

**Les réponses des administrations, des organismes et des collectivités concernés figurent à la suite du rapport.**

# Sommaire

<b>Introduction</b> .....	<b>5</b>
<b>1</b> Une politique définie dans les années 2000, centrée sur le comportement des usagers .....	<b>9</b>
<b>2</b> Un modèle qui doit évoluer dans trois directions : clarification, différenciation, inclusivité .....	<b>11</b>
<b>3</b> L'opportunité d'un renouvellement conceptuel et pratique .....	<b>13</b>
<b>Recommandations</b> .....	<b>17</b>



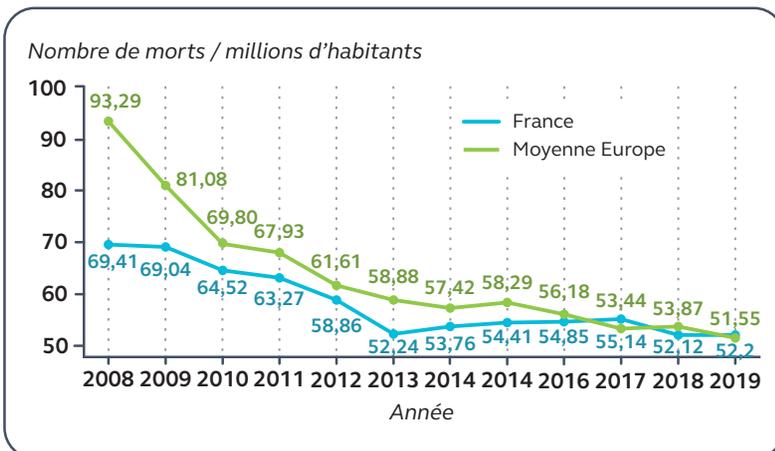
# Introduction

Si on observe les statistiques à l'échelle du demi-siècle, l'efficacité de la politique de sécurité routière est indiscutable et l'évolution de ses résultats spectaculaire : de plus de 18 000 tués sur les routes de France en 1972, on est passé à moins de 3 500 en 2018 et en 2019. Il s'agit donc d'un succès incontestable d'une politique publique menée avec persévérance pendant plusieurs décennies.

Certains signes montrent cependant que cette dynamique vertueuse pourrait avoir atteint une limite. D'une part, depuis 2013, le nombre des décès a cessé de diminuer. Alors que le nombre de morts par million d'habitants était passé en France de 69,4 à 52,2 entre 2008 et 2013, il est resté globalement stable à ce niveau depuis lors jusqu'en 2019. Or, il s'agit du principal indicateur de succès de cette politique. Ce phénomène de « plateau » est commun à la plupart des pays européens, suggérant l'idée sinon d'un plancher infranchissable, du moins d'un rendement décroissant de la politique.

Cependant, la position relative de la France s'est dégradée au cours de la période : tandis que le nombre de morts par million d'habitants restait stable en France, la moyenne européenne baissait de 7 points pour s'établir à 51,5. Les pays européens dont les résultats étaient les plus proches de la France en 2008 l'ont dépassée (Espagne et Luxembourg), et d'autres comme l'Italie et la Belgique ont davantage progressé qu'elle pendant la période. Du septième rang dans l'Europe des 28 en 2008, la France est passée au quatorzième rang en 2019.

Évolution du nombre de morts par million d'habitants en Europe et en France (2008-2019)



Source : Cour des comptes, d'après données Européen Transports

# Introduction

Parallèlement, l'évolution du nombre des blessés du fait d'accidents de la circulation, de même que la situation de certaines catégories vulnérables d'usagers de la route comme les cyclistes ou les seniors, donnent à penser qu'au-delà du nombre de morts, une mesure plus fine de la performance de la politique de sécurité routière aboutirait à un bilan plus nuancé sur la période récente.

Ces données ne remettent pas en cause le succès sur la longue période de la politique menée. Elles justifient cependant une analyse en profondeur de ses ressorts et de ses performances, afin d'identifier des marges de progrès et des ajustements qui permettraient de mieux les exploiter. C'est ce à quoi la Cour s'est attachée en entreprenant pour la première fois d'effectuer une évaluation globale et détaillée de la politique de sécurité routière.

Elle a retenu pour cette évaluation la période 2008-2019, afin de disposer d'un champ suffisamment large autour de l'année charnière que semble être l'année 2013. Cela lui a permis d'analyser les instruments du succès de long terme que traduit la baisse du nombre de morts jusqu'à cette date, tout en s'interrogeant sur les causes de l'interruption apparente de cette dynamique dans la période qui suit, en cherchant s'il est possible de renouer avec elle et par quels moyens.

La méthodologie employée repose sur une approche globale de la politique de sécurité routière, sur la base de questions évaluatives.

*A contrario*, la Cour n'a pas approfondi l'étude de mesures particulières comme le permis à points, sujet pour lequel, de surcroît, une évaluation a été engagée par la délégation à la sécurité routière, ou la prévention des risques dans les entreprises.

Les questions évaluatives ont été définies à cette fin en concertation avec les autorités publiques chargées de la politique ainsi que les usagers et parties prenantes de la sécurité routière. Elles se sont réparties en trois grandes interrogations, portant sur la pertinence des priorités et leviers de cette politique, sur son efficacité au vu des résultats obtenus et sur sa cohérence avec d'autres politiques publiques (éducation, santé et mobilité notamment) avec lesquelles elle s'articule sur le plan national et local.

# Introduction

La Cour a fait le choix de ne pas évaluer le coût/avantage de la politique, en raison de l'insuffisance des données disponibles.

La politique de sécurité routière est mise en œuvre, dans ses dimensions de prévention, d'éducation, de contrôle et de sanction, par de nombreux ministères mais également par les collectivités territoriales et l'assurance maladie. Malgré des imperfections de méthode, les dépenses de l'État sont estimées à 4 Md€, essentiellement portées par le ministère de l'intérieur (69 % des dépenses) et le ministère de la transition écologique et solidaire (24 % des dépenses). Les actions des collectivités territoriales ne sont connues que pour les dépenses d'entretien et de rénovation des routes (supérieures à 7,2 Md€), qui toutes n'ont pas pour priorité la sécurité routière. Cette approche est néanmoins réductrice, les collectivités contribuant activement au financement des actions de prévention qui ne sont pas chiffrées. Le coût des actions des personnels soignants au service de la prévention des risques (addictions notamment) n'est pas connu non plus.

Au total, l'estimation d'un budget supérieur à 11 Md€ consacré annuellement à la politique de sécurité routière, qui semble stable sur la période étudiée, ne fournit qu'un ordre de grandeur imparfait.

À l'issue de ses travaux d'évaluation, la Cour est arrivée à des conclusions nuancées sur ces trois points : deux études conduites à cette occasion confortent les principes de la politique mise en œuvre et notamment la priorité accordée au comportement des usagers de la route. Ce levier essentiel apparaît rétrospectivement pertinent au regard des données de l'accidentologie, des objectifs poursuivis et des leviers d'action les plus efficaces dont dispose l'État.

Cependant, au vu de l'évolution récente des résultats, les grandes mesures nationales visant les comportements devront, de plus en plus, être complétées par un recours à une gamme diversifiée d'autres moyens d'action, portant sur les véhicules, la signalisation et l'infrastructure. Ces mesures devraient se situer dans un cadre conceptuel repensé au vu de l'évolution des mobilités et des technologies. À cette diversification des leviers doit correspondre une meilleure articulation de la sécurité routière avec les politiques publiques qui y concourent et qui relèvent d'autres départements ministériels que le ministère de l'intérieur, grâce à un renforcement de sa dimension interministérielle.

Enfin, dans sa mise en œuvre, la politique de sécurité routière doit être plus attentive à son acceptabilité, à sa déclinaison au niveau local ainsi qu'à la hiérarchisation et à la clarté de son contenu.

Sur ces bases, la politique de sécurité routière gagnerait à s'inscrire dans un cadre conceptuel renouvelé, qui pourrait s'inspirer de l'approche dite de « système sûr » retenue par les pays européens qui connaissent les meilleures performances en la matière, approche globale qui consiste à recourir sur le long terme à des leviers complémentaires portant à la fois sur les comportements, les véhicules et l'infrastructure, dans une conception élargie de la sécurité routière.





# 1 Une politique définie dans les années 2000, centrée sur le comportement des usagers

L'orientation fondamentale qui a été choisie dans les années 2000, et qui continue à inspirer la démarche des pouvoirs publics, privilégie légitimement l'action sur les comportements des usagers de la route.

La connaissance des déterminants de l'accidentalité routière a fait, depuis les années soixante-dix, l'objet de nombreux travaux scientifiques, qui classent les causes d'accidents en trois grandes familles : celle se rapportant au comportement (H), celle relevant de l'environnement et des infrastructures (E), la dernière étant celle afférant au véhicule (V). De façon constante, ces travaux mettent en évidence une présence déterminante des facteurs appartenant à la famille H. Dans le cadre de la présente évaluation, l'étude menée par la Cour sur l'accidentalité mortelle de l'année 2015 en France, en coopération avec le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), confirme cette conclusion.

L'option centrale d'une action sur les comportements est en outre confortée par deux facteurs ; d'une part, du fait de l'existence d'un outil performant et efficient pour servir ce choix à un coût limité : le contrôle radar automatisé ; d'autre part, du

fait que l'État ne disposait que d'une capacité d'action limitée sur les deux autres familles de facteurs, en particulier l'infrastructure routière à présent dévolue pour l'essentiel aux départements.

La priorité que les pouvoirs publics ont ainsi accordée au comportement des usagers de la route a, en effet, été facilitée par l'apparition en 2003 du contrôle sanction automatisé. À partir de cette date, son déploiement, soutenu par une chaîne efficace de traitement des infractions confiée à une agence publique, l'ANTAI, a permis d'obtenir des résultats incontestables, à un coût maîtrisé.

L'évaluation a permis de le confirmer, en établissant que la mise hors service des radars à l'occasion de la crise des gilets jaunes avait entraîné un relâchement significatif des comportements des automobilistes et une augmentation de la vitesse moyenne sur les segments routiers concernés, validant ainsi la pertinence et la contribution à la sécurité des usagers du contrôle automatisé. La baisse constatée de la vitesse moyenne sur les routes concernées par la limitation à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée va dans le même sens.

# Une politique définie dans les années 2000, centrée sur le comportement des usagers

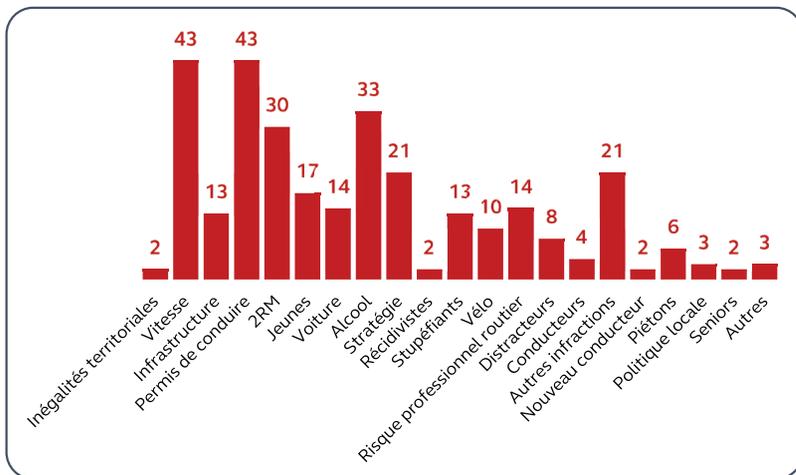
S'agissant des infrastructures, la dynamique de décentralisation de la gestion routière a abouti à une segmentation des réseaux en fonction de la répartition des compétences entre collectivités publiques, sans qu'une remontée suffisante d'informations ne permette de définir et de mettre en œuvre une stratégie d'ensemble de modernisation des infrastructures. En réalité, l'État ne parvient guère à agir au-delà du réseau dont il a la responsabilité.

Par ailleurs, les progrès dans la conception et l'équipement des véhicules qui les rendent plus sûrs reposent essentiellement sur la capacité d'innovation des constructeurs automobiles eux-mêmes. L'État ne peut agir que de façon indirecte dans

ce domaine, en s'engageant dans des coopérations public-privé, en soutenant les efforts de certification et de cotation au niveau européen des dispositifs d'aide à la conduite et en adaptant la réglementation, pour faciliter le développement des dispositifs d'assistance à la conduite et de sécurité qu'il comporte, en attendant la conduite automatisée et connectée. Il s'agit néanmoins d'un axe de progrès prometteur dont la politique de sécurité routière doit pleinement tenir compte.

Pertinent au fond, le choix d'une action prioritaire sur les comportements était aussi un choix par défaut, qui reflétait les difficultés de l'État à agir sur d'autres facteurs et notamment les infrastructures routières.

Nombre de mesures par types d'actions prioritaires (2006-2019)



Source : Cour des comptes d'après CISR

(1) Ont été regroupées sous la dénomination « autres infractions » des infractions telles que le franchissement de ligne blanche ou le non-respect des voies d'urgence qui ont fait l'objet d'une mesure sur la période.

(2) Ont été regroupées sous le terme « autres » des mesures ponctuelles, impossibles à regrouper avec d'autres.



## 2 Un modèle qui doit évoluer dans trois directions : clarification, différenciation, inclusivité

Si l'évaluation de la Cour conforte ainsi l'axe central de la politique de sécurité routière, elle conduit néanmoins à s'interroger sur la signification de la phase en plateau de ses résultats, observable depuis 2013. Il y a, certes, eu une baisse de 196 (- 5,3 %) du nombre de tués en 2018 par rapport à 2017, mais cette tendance ne se prolonge pas en 2019, année stable par rapport à la précédente avec 3 239 personnes décédées sur les routes. Il y en avait eu 3 268 en 2013 ; avec une baisse de seulement 30 personnes tuées par an en sept ans, il serait prématuré de voir dans l'année 2018 une nouvelle année-charnière qui verrait reprendre la tendance à la baisse interrompue en 2013. La crise sanitaire et la chute corrélative du trafic routier vont par ailleurs rendre impossibles à interpréter les données en forte baisse de 2020 et 2021.

Au vu de ces données, il est légitime de retenir l'hypothèse d'une phase de plateau dans les résultats, d'autant que ceux-ci restent nettement en-deçà des objectifs gouvernementaux, qui ont été fixés en 2012 à 2 000 tués à horizon 2018. L'efficacité de la politique marque ainsi le pas. Il était dès lors nécessaire d'examiner en profondeur le modèle de référence de la politique de sécurité routière pour identifier des pistes susceptibles d'améliorer ses résultats qui, en tout état de cause,

restent loin des objectifs et laissent la France sensiblement moins bien placée qu'elle ne l'était par rapport à ses partenaires européens les plus performants.

Cet examen a amené la Cour à retenir trois constats principaux.

Les objectifs de la politique de sécurité routière restent trop focalisés sur le nombre de tués et devraient évoluer pour rendre compte de deux séries d'évolutions : le nombre des blessés graves qui s'accroît, phénomène dont la prise en compte se heurte à des difficultés méthodologiques qu'ont pu néanmoins surmonter d'autres pays comme l'Allemagne et que retient aujourd'hui la majorité des pays européens ; le nombre des victimes parmi les populations vulnérables, dont le volume s'accroît en raison de la mutation des mobilités (piétons et cyclistes) et de l'évolution de la démographie (personnes âgées). L'accent un peu hésitant mis sur ces catégories par la politique de sécurité routière devrait être plus constant et plus résolu.

La priorité accordée aux contrôles automatisés doit s'accompagner d'une clarification du volume, des modalités et des objectifs de ces outils et d'une concertation accrue sur leur implantation avec les collectivités territoriales. Elle doit

## Un modèle qui doit évoluer dans trois directions : clarification, différenciation, inclusivité

aussi s'accompagner d'une présence maintenue, active ou dissuasive, des forces de sécurité au bord des routes et dans les flux de circulation, en particulier de la part de la police nationale, dont l'implication directe dans la politique de sécurité routière a sensiblement diminué à la faveur du développement des contrôles automatisés.

Enfin, la politique de sécurité routière doit mieux intégrer la différenciation, qui s'accroît, entre les zones urbanisées où la problématique de la sécurité routière se métamorphose à la faveur de l'évolution des mobilités, et les zones rurales et périurbaines, où se perpétue le modèle classique de la « sécurité routière » sur routes et autoroutes hors environnement urbain. À la faveur de cette évolution, les métropoles inventent aujourd'hui des approches innovantes, qui gagneraient à être mieux prises en compte par la politique nationale de sécurité routière. Plus généralement, les enjeux liés aux politiques de mobilité et de transition écologique, qui convergent aujourd'hui, laissent trop souvent à l'écart la politique de sécurité routière, qui devrait être davantage mise en cohérence avec ces politiques.

En facteur commun de ces constats, se trouve la problématique de l'adhésion des citoyens à la politique de sécurité routière. Le manque de lisibilité de la doctrine d'emploi du contrôle sanction automatisé alimente dans l'opinion

publique des critiques, souvent injustifiées, mais auxquelles ne sont pas toujours apportées des réponses adaptées. Les mesures emblématiques sur lesquelles se polarise le débat gagneraient à être mieux rattachées à une stratégie d'ensemble de moyen terme qui se prêterait davantage à la réalisation d'un consensus.

À cet égard, la gouvernance de la politique de sécurité routière pourrait être sensiblement améliorée, en particulier dans sa dimension interministérielle, aujourd'hui insuffisante alors que la délégation à la sécurité routière est une direction du ministère de l'intérieur. Les territoires sont associés, dans une certaine mesure, à la mise en œuvre de la politique, mais guère à sa conception. Enfin, la consultation des acteurs privés, industriels et parties prenantes, pourrait être améliorée.

Or, l'adhésion des citoyens est une condition de succès incontournable. L'étude qualitative suscitée par la Cour à travers des « groupes de discussion » animés, selon la méthode des « *focus groups* », par l'Institut français d'opinion publique (IFOP) dans le cadre de l'évaluation, montre qu'au-delà d'une adhésion de principe, la politique menée suscite des réticences et ambiguïtés fortes. Il est souhaitable, dans ces conditions, que les outils de communication, d'association ou d'engagement susceptibles de renforcer l'adhésion du public soient davantage mobilisés.



## 3 L'opportunité d'un renouvellement conceptuel et pratique

Procéder à un renouvellement conceptuel et pratique de la politique française de sécurité routière apparaît possible et nécessaire.

Une comparaison du cas français avec celui des autres pays européens met en évidence les avantages des stratégies globales, qui appréhendent la sécurité routière de manière systémique et cherchent à agir simultanément sur les comportements, les véhicules et l'infrastructure, selon une démarche partageant la conception et la mise en œuvre des politiques avec le plus grand nombre possible d'acteurs.

Le « système sûr », promu par le Forum international des transports (FIT) et qui a pour origine les démarches mises en œuvre en Suède et aux Pays-Bas dans les années quatre-vingt-dix, représente l'approche globale la plus aboutie. Celle-ci intègre l'ensemble des dimensions de la politique à conduire : la définition d'objectifs à long terme et d'étapes intermédiaires, ainsi que d'indicateurs d'évaluation. Le « système sûr » vise à ce que, dans le triptyque « comportement, véhicule, infrastructure », la défaillance d'un élément puisse être atténuée par les deux autres. Anticiper la défaillance possible du conducteur ne reflète pas une plus grande tolérance à l'égard des comportements déviants, mais impose d'aménager les infrastructures de façon à minimiser les conséquences matérielles et corporelles des accidents.

Qu'ils décalquent le modèle du « système sûr » ou qu'ils l'adaptent aux caractéristiques locales, la plupart des pays qui, en Europe, obtiennent les meilleurs résultats dans le domaine de sécurité routière s'appuient sur des plans de long terme, décennaux en général, qui comprennent des évaluations approfondies à mi-parcours. Ces plans sont multidimensionnels et portés par une pluralité de forces politiques, économiques et sociales. Une telle conception de l'action publique pourrait utilement servir de référence pour la politique française de sécurité routière.

L'approche française gagnerait par ailleurs à s'appuyer davantage sur les initiatives et les réussites de terrain. Responsable de la politique de sécurité routière, l'État doit faire prévaloir des règles nationales qui encadrent les comportements des usagers de la route, garantissent la qualité des infrastructures mises à leur disposition et rendent les véhicules plus sûrs. Pour autant, l'identification, la mise en valeur et la diffusion des pratiques locales efficaces d'un territoire à l'autre sont des leviers d'action puissants, qui pourraient être davantage mobilisés. L'articulation entre plans nationaux et départementaux, aujourd'hui limitée, devrait être renforcée.

# L'opportunité d'un renouvellement conceptuel et pratique

Dans le cadre de l'évaluation, la Cour a comparé trois paires de départements aux résultats contrastés en matière de sécurité routière, en dépit de caractéristiques socio-géographiques très proches ; elle en a tiré cinq facteurs-clés de succès : « l'existence de politiques locales explicites et claires » ; « la qualité des échanges et de la coopération entre le réseau associatif, la préfecture et le conseil départemental » ; « la continuité des actions de prévention menées par les acteurs locaux » ; « l'engagement de l'éducation nationale » ; « la disponibilité et le partage d'une information de qualité sur l'accidentalité du département ». Ces conclusions rejoignent celles tirées de l'observation des meilleures pratiques étrangères, qui font ressortir un rôle décisif de la qualité des échanges entre acteurs et du consensus atteint autour des grands choix de la politique de sécurité routière.

Le pilotage d'ensemble de la politique de sécurité routière doit également donner toute leur place à l'expérimentation et à l'évaluation. Pour y parvenir plus aisément, il faut perfectionner les outils de mesure et de qualification de l'accidentalité. La méthode actuelle d'analyse des accidents devrait être refondue et modernisée en généralisant le système Traxy, développé sous maîtrise d'ouvrage de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR). Les mesures nouvelles de sécurité routière se prêtant par nature à l'expérimentation, il devrait y être recouru plus largement. Pour les mesures pour lesquelles l'adhésion des citoyens est déterminante, la mise en œuvre de l'article 37-1 de

la Constitution, qui permet, dans la loi et le règlement, de prévoir des dispositions à caractère expérimental pour un objet et une durée limitée, pourrait être envisagée. Il convient enfin d'associer systématiquement aux plans d'action de sécurité routière des instruments de suivi et de mesure d'impact, et ce dès leur conception.

La connaissance des coûts engagés à l'appui de la politique de sécurité routière peut également être sensiblement améliorée. Conçu au départ pour donner au public l'assurance que le produit des amendes issues du contrôle automatisé serait affecté à la politique de sécurité routière, le compte d'affectation spéciale (CAS) « contrôle de la circulation et du stationnement routier » a atteint un degré de complexité qui l'empêche d'atteindre cet objectif, ce qui a conduit la Cour à recommander sa suppression. Elle propose, à la place du CAS, de rendre plus exhaustif et lisible le document de politique transversale (DPT) « sécurité routière » afin d'améliorer la connaissance des coûts de la politique, en tout état de cause très supérieurs au produit des amendes figurant dans le CAS, et de rendre ainsi mieux compte au public du contenu et des moyens de la politique.

Enfin, pour réorienter la politique française vers une approche plus cohérente et mieux partagée, il est indispensable d'adapter sa gouvernance, en accroissant sa dimension interministérielle et en faisant en sorte, en particulier, que le ministère des transports y joue un rôle accru, aux côtés du ministère chargé de l'intérieur. Une implication formalisée

## L'opportunité d'un renouvellement conceptuel et pratique

---

du Parlement, des collectivités territoriales et de leurs organisations fédératives est également souhaitable, afin de renforcer le consensus autour de la politique de sécurité routière. Une stratégie pluriannuelle clarifiée à la périodicité fixe, comportant un nombre fortement réduit de mesures, associée à des objectifs à la réalisation mesurable, pourrait être soumise à l'approbation du Parlement, et la durée alignée sur la programmation départementale quinquennale aujourd'hui en vigueur.

Au total, un renouvellement conceptuel et pratique de la politique de sécurité routière apparaît à la Cour nécessaire et possible. Il doit permettre de prolonger le succès historique enregistré au cours des décennies passées pour franchir une nouvelle étape, qui porterait la France au niveau de résultats de ses partenaires européens les plus performants.



# Recommandations

## Adopter une planification stratégique

15. Élaborer en 2021, selon un processus associant le Conseil national de sécurité routière (CNSR) et le Parlement, un plan d'action national pour la période 2022-2030 révisable à mi-parcours, assorti d'objectifs chiffrés diversifiés cohérents avec ceux de l'Union européenne et inspiré de la démarche « système sûr » (SGG).

3. Définir, dans le prochain plan de sécurité routière, des objectifs chiffrés diversifiés d'amélioration des résultats de la politique, intégrant l'indicateur du nombre de « blessés graves », conformément aux objectifs retenus par l'Union européenne dans le plan d'actions 2020-2030 (DSR).

7. Définir dans les plans de sécurité routière un plan d'évaluation intégrant la mise en œuvre des mesures et, chaque fois que possible, le suivi de leur impact (DSR).

16. Mandater les préfets de départements pour élaborer, selon un processus associant le comité territorial de sécurité routière (CTSR) et les représentants des collectivités territoriales, un plan d'action départemental pour la période 2022-2030 révisable à mi-parcours, cohérent avec le plan d'action national, assorti d'objectifs chiffrés et comprenant un volet consacré à la prévention (DSR).

2. Dans les mesures et les moyens des plans de sécurité routière, maintenir le soutien apporté par les pouvoirs publics au développement de l'assistance automatisée à la conduite (DSR, DGE, SGPI).

## Rechercher une plus grande adhésion

11. Pour certaines mesures pour lesquelles l'adhésion des citoyens est déterminante, procéder à des expérimentations sur la base de l'article 37-1 de la Constitution (SGG).

8. Développer les actions de communication encourageant leurs destinataires à s'engager dans des actions cherchant à modifier les comportements (DSR).

## Optimiser le contrôle des comportements

5. Définir, dans une perspective pluriannuelle, les objectifs et la doctrine d'emploi du contrôle sanction automatisé (DSR).

6. Clarifier les objectifs d'implantation des radars, associer systématiquement les acteurs locaux aux choix effectués et adapter la communication sur les décisions prises et leur justification (DSR).

9. Compléter les plans des contrôles effectués par les forces de sécurité intérieure par un volet décrivant leur participation aux actions de prévention (DGPN, DGGN).

4. Dans le cadre de la réforme de la réserve civile de la police nationale, intégrer la sécurité routière dans les missions des réservistes issus de la société civile et prévoir la formation nécessaire (DGPN).

# Recommandations

## Perfectionner les instruments de pilotage

1. Engager davantage les collectivités territoriales gestionnaires de voirie à établir et faire remonter les statistiques relatives aux infrastructures routières dont elles ont la charge en prenant les textes d'application prévus par l'article L. 1614-7 du CGCT et l'ordonnance n° 2016-1018 du 27 juillet 2016 (*DGCT, DGITM*).

10. Achever le déploiement de Traxy et donner un accès approprié aux données qui en sont issues, aussi large que possible, à diverses catégories de publics : décideurs public nationaux et territoriaux, responsables associatifs, chercheurs, citoyens (*DSR*).

17. Supprimer le compte d'affectation spéciale (CAS) « Contrôle de la circulation et de stationnement routier » et regrouper l'ensemble des dépenses de sécurité routière dans une annexe budgétaire unique, permettant de faire un lien avec les plans de sécurité routière et préservant une identification de l'usage du produit des amendes de circulation (*DSR, DB*).

## Améliorer l'organisation administrative

12. Placer la délégation à la sécurité routière sous l'autorité conjointe des ministres chargés de l'intérieur et des transports (*SGG*).

13. Créer, au sein du conseil national de la sécurité routière (CNSR) une commission État-territoires, associant les ministres compétents et les associations représentatives des régions, des départements et du bloc communal, et lui soumettre pour avis les orientations de la politique de sécurité routière (*SGG*).

14. Dans les départements, remplacer la commission consultative des usagers de la route et la commission départementale de la sécurité routière par un conseil territorial de la sécurité routière (CTSR) exerçant des compétences consultatives plus larges et associant l'ensemble des parties prenantes de cette politique, à l'instar du Conseil national de la sécurité routière (*DSR*).