SYNDICAT
DES ÉQUIPEMENTS
DE LA ROUTE

LIVRE BLANC DU SER

SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

10 PROPOSITIONS

POUR 2017

LE SER EN BREF

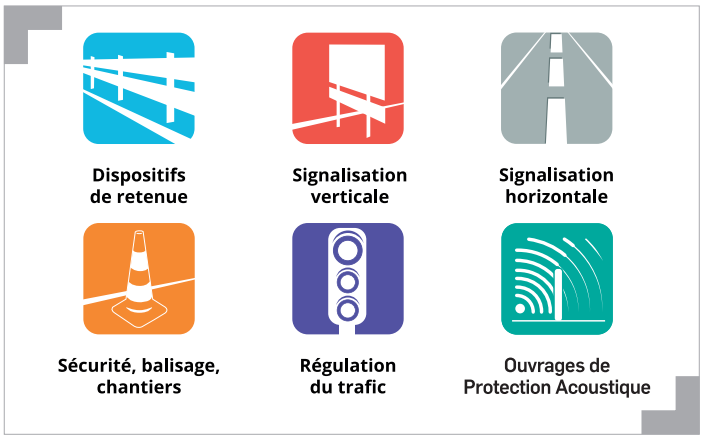
Le Syndicat des Équipements de la Route (SER) regroupe les principales entreprises des équipements de la route.

Présents sur l'ensemble du territoire, les 65 adhérents du syndicat représentent un chiffre d'affaires de 1.5 milliards d'euros et plus de 5 000 emplois français.

Le SER s'engage aux côtés des pouvoirs publics et des acteurs incontournables de la sécurité routière pour permettre à tous les usagers de la route et de la rue de bénéficier d'équipements performants, garants de leur sécurité.

Le SER est aussi une référence nationale en matière d'information sur la règlementation et la normalisation dans le domaine des équipements de la route.

6 SECTIONS



LES MISSIONS DU SER

- **REPRÉSENTER ET DÉFENDRE** les professionnels d'un secteur créateur d'emplois et de dynamisme économique.
- **PROMOUVOIR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE** à travers les équipements de la route
- **SENSIBILISER LES POUVOIRS PUBLICS** à la mise en œuvre d'une politique d'entretien efficace des équipements de la route
- **RECOMMANDER :** l'emploi de produits marqués CE et de produits certifiés NF
- **INFORMER ET FORMER** sur la réglementation et la normalisation en matière d'équipements de la route

SER
SYNDICAT DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE

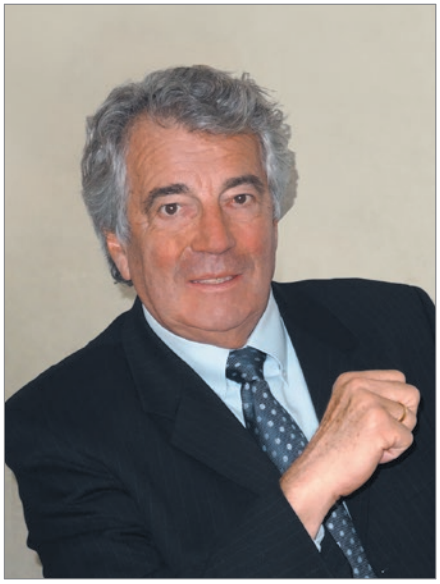
Se réunir est un début, rester ensemble est un progrès, travailler ensemble est la réussite.

Henry Ford, industriel et fondateur de Ford

ÉDITO

En 2015, 3616 personnes ont trouvé la mort sur les routes de France (soit une augmentation de + 2.3% par rapport à 2014) et 70 802 personnes ont été blessées. La France n'avait pas connu deux années consécutives de hausse de la mortalité routière depuis 35 ans.

Grande cause nationale depuis 2002, la sécurité routière reste une ***priorité importante pour notre pays et pour la grande majorité des Français****. Malgré les efforts menés par les gouvernements successifs, il est dramatique de constater que la route continue de tuer. Les mesures répressives engagées contre la vitesse, l'alcool et la prise de stupéfiants*



ne semblent plus suffisantes pour endiguer l'accidentalité routière. Il devient donc urgent de trouver d'autres leviers d'actions pour éviter que la route continue de sacrifier des vies.

Une meilleure prise en compte de nos équipements routiers est l'un de ces leviers.

La dégradation continue de l'état des routes et de ses équipements fragilise la sécurité des usagers, mais aussi l'égalité tant revendiquée entre les territoires. Faute de budget accordé à l'entretien des routes, la France perd progressivement un patrimoine essentiel à sa vitalité économique. Et c'est aussi l'ensemble d'une filière économique « Made in France », composée de plus de 5000 professionnels qui est durement touchée par ces restrictions budgétaires : n'oublions pas ***qu'un emploi crée pour la route, c'est un emploi qui reste en France****.*

L'état des équipements de la route en France est d'autant plus préoccupant que notre pays doit faire face à une ***évolution démographique sans précédent*** *: la dégradation des infrastructures remet en question la mobilité et la sécurité de certaines catégories d'usagers, en particulier les Séniors. Dans une France qui vieillit, les équipements de la route ne seront bientôt plus adaptés aux déplacements de conducteurs âgés. Il devient plus qu'urgent de se préoccuper des conditions de mobilité de nos aînés - en particulier dans les régions les plus reculées - qui n'ont souvent que la voiture pour préserver autonomie et lien social.*

Enfin, la France doit être prête à relever les défis que prépare la route de demain, celle de la route intelligente et du véhicule autonome. Dans la course à l'innovation, notre pays a tous les atouts pour se positionner ***comme un pays leader en matière de route de 5ème génération****. Il faut une volonté politique forte pour prendre ce virage à la fois technologique et économique et rassembler l'ensemble des professionnels du secteur autour de ces enjeux d'avenir. Car ces innovations font aussi la promesse de dessiner de nouvelles formes de mobilité et de rendre la route plus sûre.*

Interlocuteur de référence des pouvoirs publics en matière d'équipements de la route, le SER est depuis toujours au cœur des enjeux de sécurité routière. C'est dans cet esprit et avec la volonté de contribuer activement aux débats nationaux dans ce domaine, que nous formulons ici nos « 10 propositions concrètes pour améliorer durablement la sécurité routière.»

Jean-Bernard CONRAD
Président du Syndicat des Équipements de la Route

CHAPITRE 1

STATISTIQUES

AMELIORER LA CONNAISSANCE DES CAUSES ET DES FACTEURS D'ACCIDENTS SUR LES ROUTES FRANCAISES

FEUILLE DE ROUTE

- DES DONNEES STATISTIQUES INSUFFISANTES POUR COMPRENDRE L'INSECURITE ROUTIERE
- SYSTEMATISER ET GENERALISER LES ENQUETES TECHNIQUES SUITE A UN ACCIDENT DE LA ROUTE

Le recueil des données statistiques lié à l'accidentalité routière est essentiel pour comprendre les causes des accidents de la route et pour mener une politique efficiente en matière de sécurité routière. Dans ce domaine, les données disponibles au niveau national sont encore trop souvent incomplètes, et certains facteurs accidentogènes ne sont pas pris en compte, comme l'état des routes et de ses équipements lors d'un accident.

DES DONNEES STATISTIQUES INSUFFISANTES POUR COMPRENDRE L'INSECURITE ROUTIERE.

LE FICHIER BAAC ALIMENTE LES STATISTIQUES NATIONALES D'ACCIDENTALITÉ

En France, depuis 1993, c'est l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), placé sous l'autorité du Délégué Interministériel à la Sécurité Routière (DISR), qui assure la collecte, la mise en forme, l'interprétation et la diffusion des données statistiques nationales d'accidentalité.

Ces statistiques d'accidentalité sont établies à partir des fiches BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) fournies par les services de la police et de la gendarmerie nationale, suite à un accident corporel survenu sur la voie publique. Le fichier BAAC est consolidé par étapes et soumis à un processus de contrôle qualité et de correction à plusieurs niveaux supervisé par l'ONISR, constituant ainsi le fichier national des accidents corporels de la circulation routière.

UNE VISION STATIQUE DE CHAQUE ACCIDENT DE LA ROUTE

Ce fichier national joue un rôle central dans l'orientation et l'évaluation de la politique française de sécurité routière, et à ce titre, il se doit d'être exhaustif. Or, si le fichier BAAC fournit un descriptif précis et normé des caractéristiques d'un accident de la circulation, les données recueillies sont fondées sur une vision statique, en se cantonnant à un résumé descriptif. Les variables prises en compte occultent les données relatives aux causes de l'accident, et en particulier l'état de la route et de ses équipements.

ALLER PLUS LOIN DANS LA RECHERCHE DES CAUSES D'ACCIDENT

Les données statistiques d'accidentalité fournies par l'ONISR ne permettent donc pas, à l'heure actuelle, de reconstituer un accident ni d'en expliquer les causes :

» **Le fichier BAAC ne propose qu'une « photographie » de l'accident :** les fiches BAAC comportent une soixantaine d'items, classés en 4 rubriques et fournissent des informations relatives :

- aux caractéristiques de l'accident : date et heure, conditions atmosphériques, type d'accident…

- au lieu de l'accident : adresse, type de route, type d'intersection ...
- aux véhicules impliqués : type de véhicule, date de mise en circulation, sens de circulation ...
- aux usagers impliqués : place dans le véhicule, catégorie, gravité, caractéristiques socio-démographiques, lieu de résidence, type de trajet, utilisation d'un équipement de sécurité...

» **L'état de la route et de ses équipements ne fait pas partie des variables recensées dans les fiches BAAC :** si certains facteurs liés au comportement de l'usager sont intégrés dans les fiches BAAC (taux d'alcoolémie, prise de stupéfiant, port de la ceinture de sécurité...), aucun item ne concerne l'état de la route et de ses infrastructures au moment de l'accident. La fiche BAAC donne effectivement des informations sur la route (catégorie de route, régime de circulation, nombre de voies etc.), mais ces données restent insuffisantes, d'autant que certaines informations relatives à la signalisation ont été supprimées lors de la refonte de 2004. Les données statistiques actuelles ne recensent donc que certains facteurs possibles, en mettant systématiquement l'accent sur le comportement déviant de l'usager.

78%

des Maires demandent à ce que l'état des routes soit de nouveau pris en compte dans les rapports d'accidentalité, d'où ils avaient disparu. [1]

» **Des accidents de circulation statistiquement invisibles** [2] **:** le fichier BAAC ne rend pas compte de l'ensemble des accidents de la route : les accidents corporels recensés par l'ONISR sont ceux qui ont été enregistrés par les services de police ou de gendarmerie suite à leur intervention sur site. Or, bon nombre d'accidents de la circulation se soldent uniquement par un constat à l'amiable ou par une visite dans un établissement de soins, sans que les forces de l'ordre en aient eu connaissance. C'est notamment le cas des collisions impliquant des piétons ou des cyclistes, en particulier en milieu urbain. Le manque d'exhaustivité des données constitue une lacune évidente pour comprendre les causes de l'accident et prendre les mesures correctives nécessaires. En particulier les infrastructures routières qui auraient pu éviter l'accident.

1e PROPOSITION

INTEGRER DES CRITERES LIES A L'ETAT DE LA ROUTE ET DE SES EQUIPEMENTS DANS LES STATISTIQUES D'ACCIDENTALITÉ.

SYSTEMATISER ET GENERALISER LES ENQUETES TECHNIQUES
SUITE A UN ACCIDENT DE LA ROUTE

LES ENQUÊTES ECPA POUR LES ACCIDENTS MORTELS OU GRAVES

Pour orienter leur politique de sécurité routière, les pouvoirs publics s'appuient également sur les résultats des Enquêtes Comprendre pour Agir (ECPA). Les ECPA ont été créées par le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 7 Juillet 2004. Elles ont remplacé les enquêtes REAGIR (Réagir pour les Enquêtes sur les Accidents Graves et les Initiatives pour y Remédier), mises en place en 1983. Les ECPA sont placées sous l'autorité du Préfet de département et déclenchées à l'occasion d'un accident mortel ou grave. Chaque enquête est menée par une équipe pluridisciplinaire, composée d'experts et désignés par le Préfet.

Les ECPA visent à identifier tous les facteurs ayant joué un rôle dans un accident et de proposer des solutions pour chaque facteur identifié. Ces solutions doivent orienter et alimenter la politique locale de sécurité routière qui s'articule autour d'un document édité tous les 4 ans intitulé « Document général d'orientation » (DGO) et d'un plan annuel dit « Plan départemental d'actions de sécurité routière » (PDASR).

LES ENQUÊTES REAGIR OFFRAIENT UNE VISION PLUS PRÉCISE ET PLUS INDÉPENDANTE DES CAUSES D'ACCIDENT

La création des enquêtes REAGIR s'imposait comme un outil de mobilisation des services publics autour de la sécurité routière, impliquant aussi fortement les collectivités locales comme relais de la politique nationale de sécurité routière. Ces enquêtes étaient alors menées par des IDSR (Inspecteurs Départementaux de la Sécurité Routière) bénévoles, représentant les différentes catégories d'usagers, issus d'associations ou de la fonction publique. Elles consistaient à réaliser des enquêtes techniques, basées sur la lecture de procès-verbaux de l'accident, sur une visite des lieux de l'accident, ainsi que sur l'examen des véhicules accidentés pour connaître les causes et les circonstances des accidents mortels de la circulation routière.

Les bénéfices des enquêtes REAGIR pour la sécurité routière :

Au total, plus de 20 000 enquêtes REAGIR ont été conduites entre 1983 et 1991. Ces enquêtes mettaient notamment en évidence que près de 50 % des accidents mortels impliquaient l'absence ou le mauvais état de l'infrastructure (route – équipements – environnement…). [3]

UNE PERTE PROGRESSIVE DE LA CONNAISSANCE DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE EN FRANCE

Avec la disparition des enquêtes REAGIR et la mise en place des enquêtes ECPA, les pouvoirs publics n'ont pas su maintenir une dynamique d'études nécessaire à la bonne compréhension de l'insécurité routière. Le déclin de ces enquêtes a engendré un appauvrissement progressif de la connaissance des facteurs d'accidentalité routière au niveau national.

- **Une démobilisation progressive constatée au niveau national :** les enquêtes REAGIR étaient déclenchées systématiquement suite à un accident mortel ou grave, et sans aucun critère de sélection des accidents. Au fil du temps, le Préfet a pu orienter le choix des accidents devant faire l'objet d'une enquête, en fonction des préoccupations et priorités locales.
- **Une diminution constante du nombre d'enquêtes ECPA :** faute de budget, les départements sont de moins en moins nombreux à déclencher ce type d'enquêtes, conduisant ainsi à un essoufflement de la connaissance de l'accidentalité locale.

» **Les résultats de ces enquêtes ne sont pas consolidés et communiqués au niveau national :** les résultats des ECPA sont portés à la connaissance du Préfet, qui décide *in fine* de la suite à leur donner. Ces données qualitatives sont toutefois rarement partagées avec le grand public, alors qu'elles pourraient être utiles pour mieux comprendre les causes des accidents de la circulation.

UN BESOIN DE TRANSPARENCE ET D'EXHAUSTIVITÉ DANS LA RECHERCHE DES CAUSES D'ACCIDENTS

» **Un manque d'objectivité des enquêtes ECPA :** si les enquêtes REAGIR offraient une analyse indépendante et concertée des causes d'un accident, les enquêtes ECPA qui leur ont succédé sont conduites par des experts désignés par le Préfet.

» **L'analyse et les facteurs explicatifs de l'accident restent souvent sommaires :** les synthèses des enquêtes ECPA mettent généralement en cause le comportement ou le manque d'équipement de l'usager, sans considérer les facteurs liés à l'infrastructure ou au véhicule.

» **Seuls les accidents mortels ou graves sont analysés :** les enquêtes ECPA ne prennent en compte que les accidents mortels ou graves, laissant ainsi sans analyse une grande partie des accidents de la route. Elles n'offrent donc qu'une vision partielle des facteurs d'insécurité routière en France.

2e PROPOSITION

GENERALISER LES ENQUETES TECHNIQUES INDEPENDANTES A L'ENSEMBLE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE.

CHAPITRE 2

POLITIQUE D'ENTRETIEN

ÉLEVER LE NIVEAU DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ENTRETENANT LE PATRIMOINE DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE

FEUILLE DE ROUTE

- ENGAGER UNE POLITIQUE NATIONALE DE MAINTENANCE DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE
- MAINTENIR LA QUALIFICATION ET LES COMPÉTENCES DES MÉTIERS LIÉS AUX ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE.

Marquage au sol effacé ou totalement absent, panneaux de signalisation dégradés, mauvais état des dispositifs de retenue ou des feux tricolores : en 20 ans, le patrimoine routier de la France s'est dégradé, en particulier sur les routes communales et départementales. Le manque d'entretien du parc des équipements de la route remet en cause la lisibilité de la signalisation, et par conséquent la sécurité des usagers de la route.

ENGAGER UNE POLITIQUE NATIONALE DE MAINTENANCE DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE

UN PARC D'ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE VIEILLISSANT = UN DANGER POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Parce qu'elle informe et alerte des dangers, la signalisation routière joue un rôle essentiel dans la sécurité des usagers de la route et de la rue. Or, à l'heure actuelle, une route sur deux en France ne dispose pas de marquage au sol, et 30 à 40% des panneaux de signalisation ont dépassé leur durée de vie et présentent donc des performances très inférieures à la réglementation. La majorité des panneaux ont entre 15 et 25 ans, alors qu'ils sont conçus pour garantir une performance optimale pendant 7 à 12 ans. Les Français sont les premiers à constater et à déplorer la dégradation de l'état de la route et de ses équipements. Le vieillissement des équipements de la route en France devient préoccupant et compromet sérieusement la sécurité des usagers. En effet, en situation de conduite, le conducteur doit lire, comprendre et intégrer simultanément de nombreuses informations visuelles : appréhender le paysage routier, lire des panneaux de signalisation, visualiser le marquage au sol… : pour faciliter la compréhension rapide de ces multiples données, il est donc indispensable d'assurer la visibilité de ces informations (disponibilité des informations) et leur lisibilité (pertinence des informations).

69%

des Français jugent que le manque de lisibilité de la signalisation routière est le 4ème facteur d'insécurité sur la route. [4]

UNE ROUTE À DEUX VITESSES

Entre 2012 et 2014, le budget consacré à la préservation du patrimoine routier a diminué de 60 millions d'euros, sur une enveloppe globale de 440 millions d'euros [5]. Les routes départementales et communales sont celles qui souffrent le plus du manque d'une politique nationale d'entretien d'envergure. Par conséquent, les routes quotidiennes qu'empruntent la majorité des Français pour effectuer les trajets domicile-travail ne

cessent de se détériorer. Un laisser-aller qui va aussi progressivement creuser les inégalités entre les territoires, au risque de voir apparaître une route à deux vitesses.

52%

des Français estiment que l'état des routes s'est dégradé ces dernières années : 42% considèrent que l'état des équipements des routes communales s'est détérioré, 35% en ce qui concerne les routes départementales, 26% les routes nationales, et 13% les autoroutes. [4]

DES INITIATIVES PARTICIPATIVES POUR CONTESTER LA DÉGRADATION DES ROUTES

Pour alerter les pouvoirs publics sur les dangers liés à la dégradation de l'état des routes et de ses équipements, plusieurs initiatives collectives ont récemment vu le jour. Apparus au Royaume-Uni, ces mouvements visent à mobiliser les citoyens au travers d'un site internet participatif, en invitant les usagers à relever de manière géolocalisée les dégradations constatées sur les routes (nids de poule, virages dangereux, signalisation absente ou vétuste ...). L'objectif de ces plateformes comme « fix my street » ou « bump my street » est de mettre en évidence les dangers potentiels des infrastructures dégradées. En France, en janvier 2016, l'association « 40 millions d'automobilistes », s'est engagée dans la même démarche, en lançant le site participatif « jaimalamaroute », pour établir une « carte noire » des routes de France. Cette initiative largement médiatisée, et soutenue par plusieurs milliers d'automobilistes, démontre l'enjeu de sécurité routière liée à la dégradation du patrimoine routier et de ses équipements.

FIXER UNE « DATE DE PÉREMPTION » POUR CHAQUE ÉQUIPEMENT DE LA ROUTE

La dégradation constante des équipements de la route est liée à un manque de suivi et de contrôle de la règlementation a posteriori. En effet, la règlementation impose actuellement un niveau de performance fixé au moment de l'application d'un marquage routier ou de la pose d'une nouvelle signalisation. En revanche, le législateur ne prévoit aucun contrôle dans le temps de ce niveau de performance. Or, avec le temps, le défaut de maintenance et la dégradation progressive et non contrôlée des équipements de la route compromettent la sécurité des usagers. Il est donc nécessaire de prolonger la réglementation existante en fixant une « date de péremption » pour chaque équipement de la route, incitant les gestionnaires de voirie à maintenir le niveau de performance requis et nécessaire à la sécurité de tous.

50%

du marquage au sol est estimé non-conforme aux performances minimales de certification. [6]

AUDITER ET ENTRETENIR LE PATRIMOINE DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE

Plus largement, il devient urgent d'engager une véritable politique d'entretien du réseau

sur l'ensemble du territoire. D'autant que, d'un point de vue juridique, le défaut d'entretien peut engager la responsabilité d'un élu en cas d'accident. Cette politique de maintenance consiste d'abord à hiérarchiser puis inventorier le patrimoine des équipements de la route existant, afin de mesurer les performances de la signalisation, et d'envisager un éventuel remplacement.

PROTÉGER

les usagers de la route et les élus !

Lors d'un accident, la responsabilité de l'élu peut être engagée au titre d'un défaut d'entretien normal de la voirie, notamment en cas de défaillance de signalisation d'un danger. [7]

DES OUTILS DISPONIBLES POUR AUSCULTER L'ÉTAT DES ROUTES ET DE SES ÉQUIPEMENTS

Plusieurs outils permettent actuellement d'évaluer la photométrie des surfaces routières, tels que COLUROUTE pour la chaussée ou encore ECODYN pour le marquage au sol. L'outil d'imagerie CYCLOPE, quant à lui, permet de mesurer la photométrie des scènes routières, en mettant en évidence le niveau de visibilité et le degré d'éblouissement subi par le conducteur. D'autres outils, comme IRCAN et le logiciel IREVE permettent d'ausculter la signalisation routière et de mettre en place une segmentation d'itinéraires adaptée. L'exploitation coopérative des données ainsi recensées sont des outils précieux pour mieux comprendre les liens entre caractéristiques routières et comportement des usagers... et améliorer durablement la sécurité sur la route. Ces outils, issus de la recherche, ont été déployés au sein des Conseils départementaux et sont mis à la disposition des DIR.

Remplacer coûte plus cher que

D'ENTRETENIR

Les collectivités devraient faire le bon calcul, car le bilan économique est plus favorable à l'entretien qu'au remplacement

3e PROPOSITION

ÉTABLIR UNE CARTOGRAPHIE ANNUELLE DE L'ÉTAT DES ROUTES ET DE SES ÉQUIPEMENTS.

MAINTENIR LA QUALIFICATION ET LES COMPÉTENCES DES MÉTIERS LIÉS AUX ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE.

UN APPAUVRISSEMENT DES COMPÉTENCES TECHNIQUES AU SEIN DES COLLECTIVITÉS LOCALES

La suppression des Directions Départementales de l'Equipement (DDE), qui concentraient de nombreux experts en matière d'infrastructures routières, a mené à la diminution progressive des compétences dans ce domaine. En parallèle, les départs en retraite des spécialistes qui détenaient un savoir technique au sein des collectivités locales, a engendré une déliquescence du réseau scientifique et technique lié aux équipements de la route.

UNE PERTE DES SAVOIR-FAIRE QUI IMPACTE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les industriels des équipements de la route se retrouvent aujourd'hui confrontés à des gestionnaires de voirie souvent dépourvus de connaissances techniques en matière d'équipements de la route : produits, réglementation, normes, certifications, règles d'installation etc. La diminution des compétences au sein des collectivités locales entraîne souvent des choix hasardeux de la part des donneurs d'ordre en matière d'infrastructures routières : les agents des collectivités savent de moins en moins apprécier la qualité des produits de signalisation au regard de leur performance ou de la réglementation en vigueur. Par ailleurs, les élus locaux ne peuvent plus bénéficier de conseils en matière d'équipements routiers ou de maintenance, alors que ces décisions engagent leur responsabilité en cas d'accident de la circulation. Par exemple, l'absence ou l'installation d'une glissière de sécurité non conforme à la réglementation peut entraîner la responsabilité juridique de l'élu en cas d'accident.

DES FORMATIONS TECHNIQUES POUR PÉRENNISER LES COMPÉTENCES EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE

Interlocuteur de référence des pouvoirs publics dans le domaine des équipements de la route, le SER a développé et mis en place plusieurs CQP (Certificat de Qualification Professionnelle), destinés à former les professionnels aux métiers des équipements de la route. Ces formations sont ouvertes à tous les professionnels qui souhaitent enrichir et valoriser leurs savoir-faire dans le domaine de la signalisation routière.

L'une des missions du SER est également d'informer et de former l'ensemble des parties prenantes sur la réglementation et la normalisation en matière d'équipements de la route. A ce titre, le syndicat organise régulièrement des rencontres techniques, destinées aux évolutions de la règlementation. Ce rôle de formation pourrait être enrichi et élargi à l'ensemble des agents concernés par les équipements de la route au sein des collectivités locales, au travers de modules de formation financés par le crédit formation dont ils bénéficient.

4e PROPOSITION

UTILISER LES CRÉDITS FORMATION POUR RENFORCER LES COMPÉTENCES TECHNIQUES DES GESTIONNAIRES DE VOIRIE EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE.

CHAPITRE 3

SÉNIORS

MAINTENIR ET SÉCURISER LA MOBILITÉ DES CONDUCTEURS ÀGÉS POUR PRÉSERVER L'AUTONOMIE DES SÉNIORS

FEUILLE DE ROUTE

- ADAPTER LES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE AUX CONDUCTEURS AGÉS
- ENGAGER UNE RÉFLEXION CONCERTÉE POUR ADAPTER LA ROUTE AU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION FRANÇAISE

Selon les chiffres de l'INSEE, la France comptera 20 millions de personnes âgées de plus de 60 ans en 2030. Les Séniors représentent déjà actuellement près de 25% de la population française. Face au vieillissement de la population, éviter l'isolement des personnes âgées et préserver leur autonomie le plus longtemps possible est devenu un véritable enjeu de société. Notre pays doit créer les conditions propices pour maintenir la mobilité des Séniors, en particulier en adaptant les équipements de la route aux spécificités des conducteurs âgés.

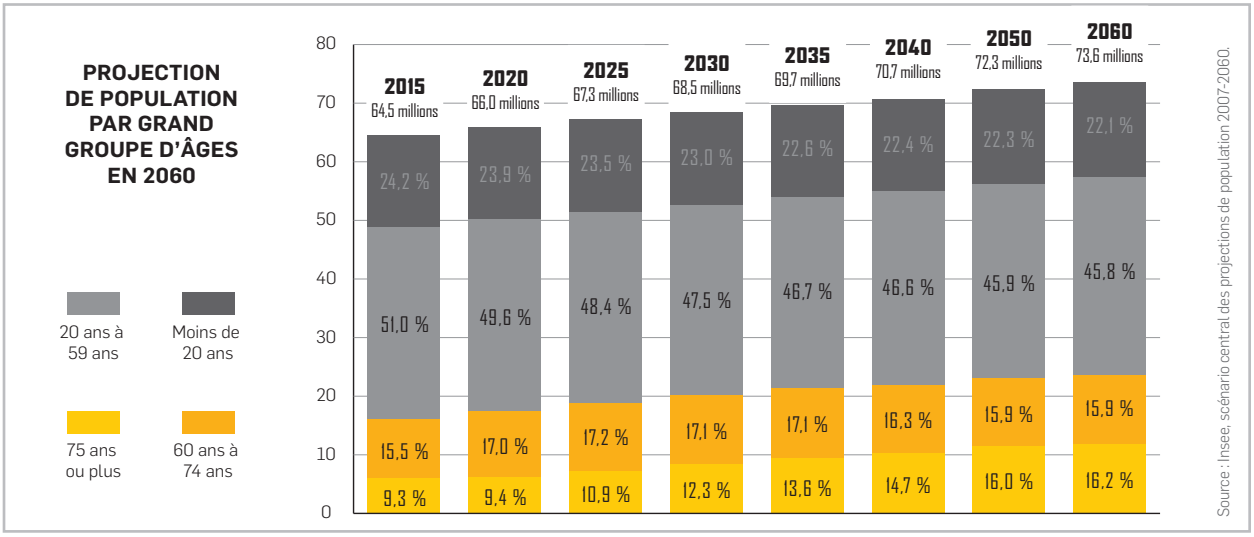
ADAPTER LES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE AUX CONDUCTEURS ÀGÉS

10 MILLIONS DE CONDUCTEURS ÂGÉS EN 2030

Malgré le développement des solutions alternatives de mobilité, la voiture reste aujourd'hui le mode de déplacement privilégié des personnes âgées. Elle leur permet de maintenir un lien et une vie sociale et d'améliorer leur qualité de vie au quotidien : accès aux services publics et aux commerces, loisirs, soins médicaux, visites à la famille etc. Pour les Séniors, conduire est souvent synonyme d'autonomie, de liberté et de relations sociales, en particulier dans les régions les plus reculées du territoire français, qui ne disposent pas toujours de solutions de mobilité adaptées et efficientes.

90%

des ruraux âgés de plus de 65 ans jugent que la voiture reste un moyen de transport indispensable. [8]



LES SÉNIORS : UNE POPULATION VULNÉRABLE SUR LA ROUTE ET EN VILLE

Sur les routes, à pied ou à vélo, les Séniors restent aussi très vulnérables et sont parmi les plus touchés par les accidents mortels. Si les 18-24 ans font malheureusement toujours partie des personnes les plus touchées, les Séniors enregistrent une forte hausse en 2015 : 831 ont trouvé la mort sur les routes (soit 60 décès de plus). En cinq ans, la part de mortalité des plus de 65 ans est passée de 19% à 25%. Parmi les 519 victimes âgées de 75 ans ou plus, 272 étaient automobilistes (soit 32 de plus qu'en 2014). Leurs blessures sont aussi plus sérieuses que chez le reste de la population en raison de leur fragilité physique.

Les Séniors représentent 9,2 % de la population mais

14,4%

de la mortalité routière. [9]

UNE ALTÉRATION DES CAPACITÉS PHYSIQUES ET PHYSIOLOGIQUES

Les risques d'accidents de la route augmentent avec l'âge en raison d'une altération de l'acuité visuelle et auditive, mais aussi de la diminution progressive des réflexes, qui allonge le temps de réaction en situation de conduite. Avec l'âge, les facultés diminuent, entraînant une perte de confiance sur la route qui fragilise particulièrement cette génération de conducteurs. L'allongement de l'espérance de vie engendre également des problèmes de santé, qui altèrent les capacités physiques et favorisent la consommation de médicaments.

Une personne âgée ne voit un panneau qu'à

65 MÈTRES

quand un jeune de 20 ans le perçoit à 100 mètres. [10]

DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE MAL ENTRETENUS : UN DANGER POUR LES CONDUCTEURS ÂGÉS

Si la route doit rester un vecteur d'égalité et de cohésion sociale, en France, les infrastructures sont pourtant très mal adaptées à la conduite des seniors, et plus généralement au vieillissement de la population française. Le manque d'entretien généralisé des équipements de la route en est la première cause : peu visibles parce que mal entretenus, les panneaux, le marquage au sol ou la signalisation rendent la conduite difficile pour les personnes âgées. Sur la route, les conducteurs âgés se sentent souvent en insécurité, les amenant progressivement à restreindre leurs déplacements.

66%

des Maires estiment nécessaire de prendre des mesures particulières - et donc faire un effort budgétaire - pour adapter les équipements de la route et des rues à la conduite des séniors. [1]

REDONNER DE LA CONFIANCE EN RENDANT LA ROUTE PLUS VISIBLE ET PLUS LISIBLE.

Face à l'évolution attendue du nombre de conducteurs âgés dans les années à venir, les

pouvoirs publics doivent dès à présent définir une politique d'équipement et de gestion du patrimoine routier, indispensable pour maintenir les niveaux de performance des équipements et pour assurer la sécurité des déplacements. Pour que les Séniors se sentent en confiance, la route et la rue doivent induire un comportement sécuritaire : la route doit donc être lisible et visible par tous les temps, de jour comme de nuit. La mobilité des conducteurs âgés passe donc par la mise en place d'une politique de maintenance et d'entretien adaptée.

5e PROPOSITION

ORGANISER UNE OPÉRATION NATIONALE DE REMPLACEMENT DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE INSTALLÉE SUR LE TERRITOIRE DEPUIS PLUS DE 20 ANS.

ENGAGER UNE RÉFLEXION CONCERTÉE
POUR ADAPTER LA ROUTE AU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION FRANCAISE

FAUT-IL MAINTENIR LES SÉNIORS SUR LA ROUTE ? DES INITIATIVES SOUVENT DISCRIMINANTES

La conduite des Séniors s'accompagne très souvent d'un phénomène pesant de stigmatisation des conducteurs âgés. Le maintien des Séniors sur la route fait l'objet de débats et de polémiques récurrents, et leur place parmi la communauté des automobilistes est régulièrement remise en cause dans l'opinion publique. Plusieurs mesures envisagées par les services publics ont été repoussées, car jugées discriminantes, impopulaires ou trop onéreuses : retirer le permis aux usagers dès lors qu'ils atteignent un âge trop avancé, visite médicale obligatoire, test de conduite, stage de remise à niveau du code de la route, mise en place d'un macaron « S » sur les véhicules des conducteurs âgés.

En France, la loi ne prévoit aucun âge d'arrêt de la conduite. Dans de nombreux pays d'Europe les contrôles d'aptitude existent comme en Espagne à partir de 60 ans ou en Suisse à partir de 70 ans. La communauté médicale reste néanmoins réticente aux visites médicales obligatoires.

MIEUX COMPRENDRE LES BESOINS SPÉCIFIQUES DES PERSONNES ÂGÉES

Pour maintenir les personnes âgées sur la route tout en sécurisant leurs déplacements, la conduite des séniors doit faire l'objet d'une concertation plus étroite et plus régulière entre tous les acteurs et spécialistes concernés : gérontologues, professionnels de la silver économie, acteurs de la sécurité routière, constructeurs et équipementiers automobiles, gestionnaires de voirie, collectivités locales, professionnels des équipements de la route... Cet espace de réflexion et de concertation doit aussi être ouvert aux personnes âgées eux-mêmes, afin de mieux prendre en compte leurs problématiques et leurs besoins particuliers en situation de mobilité. Il doit intégrer également les constructeurs et les équipementiers automobiles afin de concevoir des véhicules adaptés à la conduite des Séniors. La mobilisation de tous les acteurs publics et privés est indispensable pour formuler des propositions concrètes et construire ensemble une route aidante et intuitive.

L'arrêt de la conduite double les risques de développer des symptômes dépressifs chez les Séniors de 55 ans et plus. Chez les Séniors qui ont abandonné le volant, la probabilité de décéder dans les trois ans est de 4 à 6 fois plus élevée que chez ceux qui continuent à conduire. [11]

LE CNSR : UNE INSTANCE APPROPRIÉE POUR DÉBATTRE DE LA CONDUITE DES SÉNIORS

Le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) comprend actuellement 4 commissions : « alcool, vitesse et stupéfiants », « jeunes et éducation routière », « deux-roues et deux roues motorisés », « outils technologiques et infrastructures ». La création d'une commission supplémentaire, dédiée à la sécurité routière des Séniors, constituerait un lieu de débat pertinent pour aborder les problématiques spécifiques liées à la mobilité des Séniors.

6e PROPOSITION

CRÉER UNE COMMISSION « SÉNIORS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE » PLURIDISCIPLINAIRE AU SEIN DU CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (CNSR).

CHAPITRE 4

ROUTE INTELLIGENTE

FAIRE DE LA FRANCE UN TERRITOIRE INNOVANT DANS LE DOMAINE DE LA ROUTE INTELLIGENTE

FEUILLE DE ROUTE

- FAVORISER UNE CONCERTATION DES ACTEURS AU PLUS HAUT NIVEAU
- UTILISER LE POTENTIEL DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES POUR PRÉPARER LA ROUTE DE DEMAIN

Dans les toutes prochaines années, le monde de la route va connaître des mutations sans précédent. L'arrivée de la route intelligente (dite «route de 5ème génération») – et du véhicule autonome vont modifier profondément le paysage routier français. Notre pays doit être prêt à relever ce défi à la fois technologique et économique, en créant les conditions propices à l'émergence de ces nouvelles formes de mobilité. La sécurité des usagers de la route est aussi en jeu.

FAVORISER UNE CONCERTATION DES ACTEURS AU PLUS HAUT NIVEAU

DES ACTEURS ENGAGÉS SUR LA VOIE DE LA ROUTE INTELLIGENTE

Les évolutions technologiques, le développement des NTIC, de la connectivité et de la numérisation vont modifier considérablement le profil des véhicules qui circuleront demain sur les routes de France. L'ensemble des acteurs de la mobilité l'a bien compris : depuis quelques années, la majorité des constructeurs et des équipementiers automobiles mondiaux travaillent activement à la mise au point du véhicule autonome : un véhicule intelligent, capable d'interpréter de façon dynamique son environnement et de circuler sans l'assistance du conducteur. De leur côté, les professionnels de la route ont accentué leurs efforts en matière de Recherche et Développement pour faire évoluer la route en intégrant les défis écologiques d'aujourd'hui et de demain (route solaire, route connectée ...). Enfin, plusieurs centres de recherche se penchent sur les évolutions des infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de la route de 5ème génération (R5G).

UN ENJEU POUR LA MOBILITÉ ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

A l'horizon 2025, les véhicules autonomes permettront aux conducteurs de tirer le meilleur parti possible de leur temps de déplacement, mais ils amélioreront aussi la sécurité routière comme jamais auparavant. Les experts du secteur estiment que, d'ici 15 ans, l'apparition de voitures partiellement autonomes devrait réduire et éventuellement éliminer les risques d'accident de la route. L'automatisation des véhicules limitera en effet l'erreur humaine, responsable d'une grande partie des accidents.

Le nombre d'accidents pourrait se réduire de
30%
grâce aux voitures autonomes. [12]

DES ENJEUX ÉCOLOGIQUES CONSIDÉRABLES

L'arrivée prochaine de la route de 5ème génération et du véhicule autonome vont modifier profondément les modes de déplacement et la manière d'utiliser les infrastructures routières. Connectée, participative et durable, la R5G dessine l'avenir du paysage routier français : mieux régulée et moins congestionnée, la route de demain devrait aussi favoriser la fluidité du trafic et par conséquent la diminution drastique des émissions de CO^2.

UN MARCHÉ PORTEUR POUR L'INDUSTRIE FRANÇAISE

Les Etats-Unis - avec la mise en circulation de la Google Car - ont été une fois de plus précurseurs dans le domaine et ont ouvert la voie du véhicule du futur. Depuis le début du programme en 2009, les 56 véhicules autonomes du géant de l'internet ont déjà parcouru 2,3 millions de kilomètres, avec un niveau de performance et de sécurité de plus en plus abouti. La grande majorité des constructeurs automobiles ont également saisi l'opportunité de ce virage technologique, y compris les entreprises françaises : le groupe PSA et Renault font circuler également des prototypes de véhicules et promettent de lancer en 2020, des véhicules 100% autonomes. Les enjeux économiques sont considérables pour la filière, puisque le marché du véhicule autonome est estimé à 500 milliards en 2035. Dans un domaine connexe, l'arrivée des véhicules automatisés va également questionner la sécurité et la responsabilité des usagers et constitue un sujet de débat actuel pour les compagnies d'assurance.

En 2030,
380 MILLIONS
de voitures dans le monde disposeront de technologies semi, hautement ou pleinement autonomes. [12]

ASSURER UNE COHÉRENCE DE LA POLITIQUE NATIONALE SUR LA ROUTE DE 5ÈME GÉNÉRATION

L'ensemble de l'écosystème de la route est donc amplement concerné par l'arrivée de la route de 5ème génération, et la France doit être prête à accompagner et à soutenir ce virage sans précédent.

L'ensemble des professionnels de la route attend des pouvoirs publics qu'ils mettent en œuvre les conditions favorables à l'arrivée de la R5G et des véhicules autonomes. Or, dans ce domaine, notre pays accuse un retard flagrant : les pouvoirs publics ne semblent pas encore avoir pris toute la mesure de ces transformations de grande ampleur qui vont impacter les modes de déplacement et l'environnement routier en France.

- **A l'heure actuelle, aucune instance ne s'est saisie pleinement de ce sujet.** Les acteurs impliqués dans la R5G travaillent de manière déconcertée et sans véritable coordination : constructeurs automobiles, équipementiers, professionnels de la route, gestionnaires d'infrastructure, entreprises de travaux publics, collectivités locales, sociétés d'assurance, centres de recherche... Faute d'orientation claire et de directives précises au plus haut niveau, la route de demain est donc en train de se construire sans le soutien ni l'implication des pouvoirs publics.
- **Des initiatives menées localement, sans réelle coordination au niveau national :** des

expérimentations sont réalisées actuellement dans certains départements français ou dans des clusters dédiés à la mobilité du futur (Transpolis). Or, la mise en œuvre de la route de 5ème génération nécessite une implication de l'État à plus large échelle, notamment pour favoriser la mise en place des infrastructures nécessaires à la circulation des véhicules de demain sur l'ensemble du territoire.

- **Un risque pour l'égalité des territoires :** faute de coordination et d'harmonisation des initiatives sur le plan national, le risque est de voir se créer en France une route à deux vitesses : des voies bien équipées - où circuleront des véhicules totalement autonomes - et les autres réseaux, qui ne bénéficieront pas de ces équipements innovants.

- **La question du financement des infrastructures est peu abordée :** la route de demain ne pourra pas voir le jour sans un soutien financier actif des pouvoirs publics, en particulier pour faire évoluer les infrastructures. Il manque actuellement un espace de débat et de concertation pour aborder les pistes de financement possibles de la route de 5ème génération.

La « route intelligente » : un concept flou pour les Maires de France

63%

des Maires ont déjà entendu parler de la « route intelligente », mais 24% ne savent pas vraiment de quoi il s'agit. [1]

LIBÉRER DES TERRITOIRES POUR EXPÉRIMENTER LES INNOVATIONS

Parce qu'elle implique à la fois l'infrastructure routière et le véhicule, la mise en œuvre de la R5G doit favoriser de nouvelles formes de collaborations entre tous les acteurs de la mobilité. Le rôle des pouvoirs publics est aussi de libérer dès à présent des territoires d'expérimentation pour tester les solutions de mobilité de demain et valider leur viabilité. Pour réussir, chaque innovation doit parvenir à mobiliser tous les acteurs, car l'expérimentation en vraie grandeur, qui n'est pas du seul ressort des entreprises, constitue une phase cruciale dans le processus. Il s'agit là de mettre à disposition des acteurs de la R5G des espaces circonscrits, permettant de tester à grande échelle des innovations dans des conditions de sécurité optimales : tests d'infrastructures connectées, voies ouvertes à la circulation du véhicule autonome ...

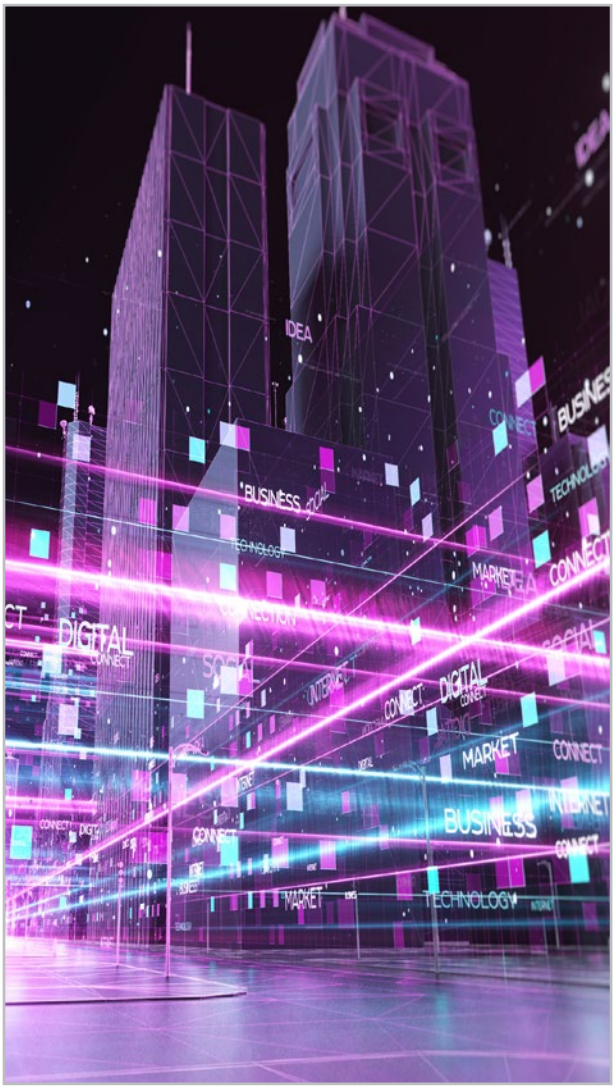
7e PROPOSITION

NOMMER UN DÉLÉGUE INTERMINISTERIEL POUR FAVORISER LA SYNERGIE ENTRE TOUS LES ACTEURS IMPLIQUÉS DANS LA ROUTE DE 5ème GÉNÉRATION.

UTILISER LE POTENTIEL DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES POUR PRÉPARER LA ROUTE DE DEMAIN

DU VÉHICULE CONNECTÉ AU VÉHICULE AUTONOME

En attendant la généralisation des voitures totalement autonomes, prévue en 2030, plusieurs stades seront nécessaires. Les professionnels du secteur automobile s'accordent à dire que les évolutions technologiques ont permis d'atteindre actuellement une « automatisation partielle » du véhicule (niveau 2). Le niveau ultime (niveau 5) qui vise à une « automatisation complète » - c'est-à-dire sans aucune intervention du conducteur – ne sera réalisable qu'à plus long terme, et dans la mesure où l'infrastructure sera capable d'accueillir ces véhicules nouvelle génération. Du véhicule déjà connecté au véhicule autonome de demain, les innovations technologiques permettront, à terme, de réduire l'intervention humaine dans le pilotage du véhicule.



CONNECTER LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES : UN PREMIER PAS VERS LA ROUTE DU FUTUR

Les technologies embarquées dans les véhicules ont dès à présent un rôle central dans la mise en œuvre de la R5G. Les véhicules disposent déjà de multiples outils d'aides à la conduite (tels que le régulateur de vitesse, l'assistance au maintien dans la voie de circulation, ou encore le freinage d'urgence assisté) et intègrent aussi de nombreux capteurs (caméras, radars ultra-sons, cartographie...) pour s'intégrer progressivement dans les systèmes STI-coopératifs. Ces évolutions technologiques nécessitent des échanges de données fiables entre les infrastructures routières et le véhicule, pour informer, guider et alerter des dangers. Demain, la présence et la performance des équipements de la route seront donc essentielles pour la mobilité et la sécurité des véhicules connectés.

UTILISER LES INFRASTRUCTURES EXISTANTES POUR PRÉPARER LA R5G

Pour faire circuler en toute sécurité les futurs véhicules autonomes, la R5G devra être équipée d'interfaces connectées en temps réel, permettant une communication fluide et fiable entre le véhicule et les infrastructures routières. Le territoire français dispose déjà d'infrastructures qui, une fois équipées de systèmes de transmission adaptés et harmonisés, pourraient transmettre les informations indispensables au déploiement de la R5G. L'utilisation des équipements existants offrirait une économie significative tout en garantissant une rapidité de mise en œuvre des conditions nécessaires à la R5G. Ainsi, l'utilisation des infrastructures existantes, qui ont déjà été financées par la collectivité, représenterait un gain financier de plusieurs millions d'euros.

Plus de 400 000 équipements de gestion dynamique de la route sont déjà installés sur le réseau routier et urbain en France : ils pourraient être utilisés comme infrastructures communiquantes pour assurer la mobilité et la sécurité des usagers.

ENTRETENIR LES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE POUR GUIDER LES VÉHICULES DU FUTUR

La circulation des futurs véhicules autonomes nécessite une adaptation simultanée des infrastructures routières. Et en premier lieu, des infrastructures en bon état, permettant la lecture de la route et en particulier de la signalisation routière : en effet, pour permettre la circulation du véhicule autonome, la signalisation au sol doit être lisible (suffisamment contrastée et bien entretenue), compatible avec les capacités des capteurs de lecture des véhicules, compréhensible (intégrer la signification des standards de signalisation locaux et nationaux), et interopérable (signification homogène d'un pays à l'autre). Pour rendre le véhicule de demain entièrement autonome, les constructeurs automobiles ont donc besoin d'une connaissance fiable des caractéristiques des équipements de la route et d'une bonne cartographie des performances. Elle implique notamment une réflexion au plus haut niveau sur l'état des infrastructures actuelles. Entretenir les équipements de la route existants est donc une condition indispensable à la mise en œuvre de la R5G et des conditions de sécurité des usagers.

8e PROPOSITION

DÉPLOYER LA R5G EN DONNANT LA PRÉFÉRENCE A L'EXPLOITATION INTELLIGENTE DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES.

CHAPITRE 5

GOUVERNANCE

ASSURER UNE MEILLEURE REPRÉSENTATIVITÉ DE L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

FEUILLE DE ROUTE

- FAIRE DU CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (CNSR) UN VÉRITABLE PARLEMENT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.
- ASSURER UNE MEILLEURE SYNERGIE ENTRE LES 3 COMPOSANTES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Si la diminution du nombre d'accidents de la route est souvent attribuée à « l'effet radars » et aux actions de répression (lutte contre la vitesse ou l'alcool au volant), elle met rarement en lumière les effets bénéfiques de la qualité des infrastructures et des équipements de la route. Les pouvoirs publics doivent prendre en compte l'ensemble des facteurs qui contribuent à renforcer la sécurité routière, en particulier dans la gouvernance des instances dédiées.

FAIRE DU CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (CNSR) UN VERITABLE **PARLEMENT DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.**

LE CNSR : UNE INSTANCE CLÉ POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) est associé à l'élaboration et à l'évaluation de la politique des pouvoirs publics en matière de sécurité routière. Il prépare les recommandations au gouvernement pour lutter contre l'accidentalité routière.

Les 50 membres du CNSR sont regroupés actuellement en 4 commissions : « alcool, vitesse et stupéfiants », « jeunes et éducation routière », « deux-roues et deux roues motorisés », « outils technologiques et infrastructures ».

Le CNSR s'est donné pour ambition d'ouvrir le débat avec toutes les instances non gouvernementales concernées par la sécurité routière. A ce titre, les sociétés d'assurance, les associations de Prévention routière, les associations de défense, les constructeurs et professionnels français de l'automobile et de la moto, ou encore les écoles de conduite y sont effectivement représentés.

LES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE ABSENTS DES DÉBATS DU CNSR

La sécurité routière, rappelons-le, dépend de la combinaison de trois facteurs : le comportement du conducteur, l'amélioration des équipements du véhicule et la qualité des infrastructures routières. Or, au regard des travaux réalisés par le CNSR, la question des infrastructures routières est quasiment absente des débats et des réflexions. La mission de la commission « outils technologiques et infrastructures » porte essentiellement sur le rôle que peuvent jouer les actions sur l'infrastructure dans l'amélioration de la sécurité routière et le bon usage des nouvelles technologies. En réalité, les travaux se limitent souvent à un volet répressif, en mettant en évidence les conséquences de l'usage du téléphone portable au volant. Quant à la sécurité des infrastructures, le seul point d'attention concerne les accidents contre obstacles, mais jamais la qualité ni la performance des équipements de la route.

UNE PRÉSENCE LÉGITIME DU SER AU SEIN DU CNSR

Si le CNSR s'entend véritablement comme un lieu de débat et de réflexion pour faire progresser la sécurité routière, les équipements de la route devraient naturellement y être représentés. Parce qu'il représente l'ensemble des professionnels qui agissent pour la qualité des infrastructures routières, le SER a toute sa place parmi les membres de cette instance. La présence d'un représentant du SER permettrait de rendre compte des innovations apportées par les industriels de la profession et de formuler des recommandations concrètes pour améliorer durablement la performance des infrastructures et la sécurité routière en France.

96%
des maires estiment que la sécurité routière est un sujet important pour leurs administrés. [6]

94%
des Maires pensent que les équipements de la route jouent un rôle important dans la sécurité routière. [6]

9e PROPOSITION

NOMMER UN MEMBRE DU SYNDICAT DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE POUR SIÉGER AU CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.

ASSURER UNE MEILLEURE SYNERGIE ENTRE LES 3 COMPOSANTES DE LA SECURITE ROUTIERE

LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES DÉCONNECTÉES DE LA QUESTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

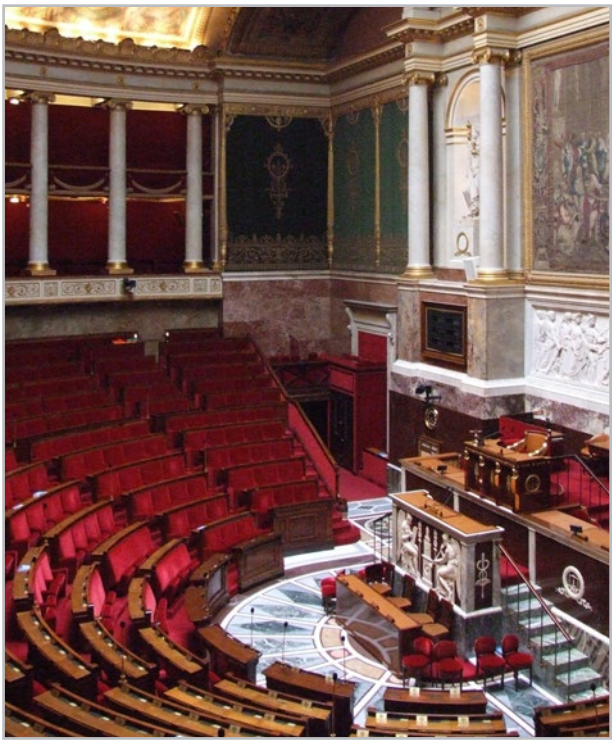
Le cœur de la politique de sécurité routière est actuellement placé sous l'égide de la Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), qui dépend du Ministère de l'Intérieur. De fait, cette instance se limite souvent à porter un discours purement répressif, focalisé sur le comportement

déviant des conducteurs : radars, lutte contre la vitesse et l'alcool au volant.

Les questions liées à l'infrastructure et aux équipements de la route, quant à elles, sont abordées au sein de la DGITM (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer) du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEEM). Cette organisation, et la scission qui existe actuellement entre ces différents aspects essentiels de la sécurité routière, n'est malheureusement pas propice à la conduite d'une politique cohérente pour contrer l'insécurité sur les routes.

Si la politique de sécurité routière est bien la combinaison de multiples facteurs, il est plus qu'indispensable de créer des synergies entre tous les facteurs qui contribuent à la sécurité des usagers sur les routes. Et les infrastructures routières doivent naturellement faire partie du débat.

Pour que la politique de sécurité routière de notre pays intègre l'ensemble des composantes de la sécurité routière, il est donc nécessaire



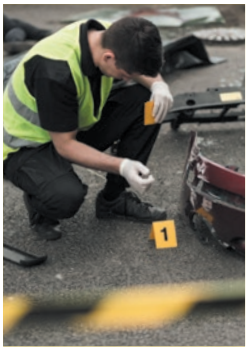
d'envisager un rapprochement de la DSCR et de la DGITM. Ce rapprochement pourrait se concrétiser par la nomination d'un « Conseiller Routes » auprès du Délégué interministériel, à l'instar d'autres ministères (santé, justice, éducation nationale, travail) qui disposent de conseillers spécifiques.

10e PROPOSITION

RAPPROCHER LA DÉLÉGATION À LA SÉCURITÉ ET À LA CIRCULATION ROUTIÈRES (DSCR), ET LA DIRECTION GÉNÉRALE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS ET DE LA MER (DGITM)

LES 10 PROPOSITIONS DES SPECIALISTES DES EQUIPEMENTS DE LA ROUTE POUR 2017

STATISTIQUES | AMÉLIORER LA CONNAISSANCE DES CAUSES ET DES FACTEURS D'ACCIDENTS SUR LES ROUTES FRANCAISES



1e INTÉGRER DES CRITÈRES LIÉS À L'ÉTAT DE LA ROUTE ET DE SES ÉQUIPEMENTS DANS LES STATISTIQUES D'ACCIDENTALITÉ

2e GÉNÉRALISER LES ENQUETES TECHNIQUES INDÉPENDANTES À L'ENSEMBLE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE.

POLITIQUE D'ENTRETIEN | ÉLEVER LE NIVEAU DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN ENTRETENANT LE PATRIMOINE DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE

3e ÉTABLIR UNE CARTOGRAPHIE ANNUELLE DE L'ÉTAT DES ROUTES ET DE SES ÉQUIPEMENTS

4e UTILISER LES CRÉDITS FORMATION POUR RENFORCER LES COMPÉTENCES TECHNIQUES DES GESTIONNAIRES DE VOIRIE EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE

Sources :

1 Etude PollingVox-SER réalisée auprès de 251 maires à l'occasion du Congrès des Maires Juin 2016

2 Christian Machu in Statistique et société, Vol. 4, N° 1 - Mai 2016

3 SETRA - Savoirs de base en sécurité routière – Le mécanisme d'accident - Mars 2006

4 Etude Opinion Way réalisée pour le SER en septembre 2015

5 DGITM

6 Etude menée par une entreprise adhérente du SER

7 CE du 27.3.99, n° 179808

8 Etude IFOP – Mai 2011

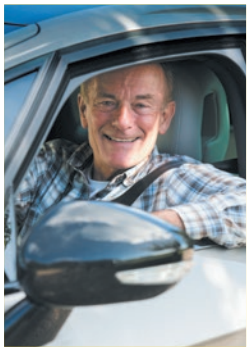
9 Association Prévention Routière - 2015

10 Université du droit et de la Santé | Lille 2 Faculté de Médecine Henri Warembourg « Iatrogénie médicamenteuse et conduite automobile chez la personne âgée » Anaël Caquant - 2013

11 Mailman School of Public Health Conclusions établies suite à la revue de 16 études

12 Cabinet Ptolemus – 2016

SÉNIORS | MAINTENIR ET SÉCURISER LA MOBILITÉ DES CONDUCTEURS ÀGÉS POUR PRÉSERVER L'AUTONOMIE DES SÉNIORS



5e ORGANISER UNE OPÉRATION NATIONALE DE REMPLACEMENT DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE INSTALLÉE SUR LE TERRITOIRE FRANÇAIS DEPUIS PLUS DE 20 ANS.

6e CRÉER UNE COMMISSION « SÉNIORS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE » PLURIDISCIPLINAIRE AU SEIN DU CONSEIL NATIONAL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (CNSR)

ROUTE INTELLIGENTE | FAIRE DE LA FRANCE UN TERRITOIRE INNOVANT DANS LE DOMAINE DE LA ROUTE INTELLIGENTE

7e NOMMER UN DÉLÉGUE INTERMINISTERIEL POUR FAVORISER LA SYNERGIE ENTRE TOUS LES ACTEURS IMPLIQUÉS DANS LA ROUTE DE 5ÈME GÉNÉRATION.

8e DÉPLOYER LA R5G EN DONNANT LA PRÉFÉRENCE À L'EXPLOITATION INTELLIGENTE DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES.

GOUVERNANCE | ASSURER UNE MEILLEURE REPRESENTATIVITÉ DE L'ENSEMBLE DES PARTIES PRENANTES DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

9e NOMMER UN MEMBRE DU SYNDICAT DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE POUR SIÉGER AU CONSEIL NATIONAL DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE.

10e RAPPROCHER LA DÉLÉGATION À LA SÉCURITÉ ET À LA CIRCULATION ROUTIÈRES (DSCR), ET LA DIRECTION GÉNÉRALE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS ET DE LA MER (DGITM)

SYNDICAT
DES ÉQUIPEMENTS
DE LA ROUTE

http://www.equipements-routiers-et-urbains.com/

Contact SER :
Julien VICK, Délégué général du SER
9 rue de Berri
75008 Paris
01 44 13 34 64 – *ser@ser.eu.com*

Crédit photo : @SER – Syndicat des Equipements de la Route