Signes
DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

La Lettre d'Information du Syndicat des Equipements de la Route N° 19 - DÉCEMBRE 2003

Entretien avec Hervé Mariton,
Député de la Drôme - Rapporteur Spécial du Budget de l'Equipement et des Transports Terrestres

« L'ANALYSE DE LA SIGNALISATION DOIT FAIRE PARTIE DE L'AUDIT DES INFRASTRUCTURES EXISTANTES »

Signes : Rapporteur Spécial du Budget du Ministère de l'Equipement, que pensez-vous des investissements de notre pays pour maintenir ses infrastructures routières en bon état ?

Hervé MARITON : En France, nous savons à peu près investir pour des infrastructures neuves même s'il n'est pas toujours aisé d'en rassembler les moyens. Par contre, et lorsque l'on compare, en particulier, avec d'autres pays européens, nous ne sommes pas à la hauteur des enjeux lorsqu'il s'agit de l'entretien et de la gestion des infrastructures.
La gestion de l'infrastructure comprend évidemment la signalisation.
Dans le débat à l'Assemblée, cette analyse a été très présente et différents échanges ont permis de demander au gouvernement que la pratique des audits d'infrastructures soit répandue.
Nous pouvons effectivement nous demander pourquoi cette pratique de l'audit n'est pas au cœur de toute décision d'investissement. À dire vrai, et même si je suis assez jeune dans ce débat, je crois avoir compris, que nous sommes habitués à l'audit d'infrastructures au moment de la préparation et de l'ouverture d'une infrastructure nouvelle, mais que, par contre, cette pratique est moins répandue s'agissant d'infrastructures existantes. Pour ma part, je reste persuadé que l'analyse de la signalisation doit impérativement faire partie de l'audit d'une infrastructure existante.

Un problème de responsabilité majeur

Suite dernière page

édito

Quel est l'état des réseaux que la décentralisation va transférer aux collectivités locales ?

La sécurité routière progresse et la fierté justifiée du gouvernement n'a plus besoin d'attendre l'heure des bilans et la parution des chiffes pour s'exprimer.
Nous savons tous, d'ores et déjà, que l'insécurité routière recule de façon significative pour la deuxième année consécutive. Pourtant, chacun s'accorde à penser que cette ambitieuse politique, qui a pour objectif de modifier radicalement le comportement des automobilistes, a atteint aujourd'hui un seuil qu'il sera difficile de comprimer de manière aussi spectaculaire.
Trouver d'autres voies d'amélioration passera nécessairement par des investissements pour entretenir et mettre aux normes les infrastructures et leurs équipements.
Il est encore trop tôt pour imaginer quel impact aura la décentralisation sur les politiques budgétaires des élus locaux et les priorités qui seront décidées. Mais ici nous partageons le point de vue d'Hervé Mariton, Député de la Drôme - Rapporteur Spécial du Budget de l'Equipement et des Transports Terrestres - qui nous fait l'honneur de répondre à nos questions dans ce numéro et interroge, régulièrement, le gouvernement sur une affectation pleine et entière du produit des amendes à l'amélioration de la sécurité routière. A l'heure où nous apprenons que les radars automatiques multiplient la « productivité financière » de la répression, nous sommes persuadés que les élus locaux sauraient faire bon usage d'une manne qu'ils appellent de leurs vœux pour pouvoir enfin agir sur le terrain avec des moyens dignes des enjeux auxquels ils sont confrontés.
De même, nous pensons qu'il ne serait pas innocent de développer les audits des réseaux afin que chacun connaisse exactement l'état du réseau récupéré dans le cadre de la décentralisation et quel investissement il sera conduit à mettre en œuvre pour répondre aux attentes d'administrés d'autant plus vigilants qu'ils pourront mettre un nom sur les responsables du réseau.
C'est aussi pourquoi, nous avons décidé de proposer un numéro de Signes qui réponde aux questions qui sont le plus fréquemment posées par des décideurs politiques ou par les utilisateurs de la route.
Des cas très concrets, pour dénoncer des contrevérités, apporter des réponses techniques à des problématiques réputées insolubles, offrir une synthèse claire dans une information réglementaire dense, permettre de planifier des budgets en fonction des nouvelles contraintes européennes...
Autant d'objectifs que nous poursuivons au fil des années pour vous réaffirmer notre engagement à vos côtés.

Très bonne année à tous.

Jean-Marc Dieulefet
Président du SER

Signalisation Horizontale

Glissance des marquages, mythe ou réalité ?

LES MARQUAGES ROUTIERS SONT RÉPUTÉS GLISSANTS, PAR LES MOTARDS, BIEN SÛR, MAIS AUSSI PAR LES AUTOMOBILISTES EN COURS DE MANŒUVRE OU EN PHASE D'ACCÉLÉRATION, PAR EXEMPLE. D'OÙ VIENT CE SENTIMENT INJUSTIFIÉ ?

Issus d'une recherche développement pointue leur conférant une véritable technicité, les marquages sont réalisés avec des produits certifiés et leurs coefficients de glissance sont donc toujours supérieurs au minimum légal pendant la durée de vie des marquages.
Cela implique pour le moins que les marquages soient :
> réalisés avec des produits certifiés. Il convient de bien se poser la question de la certification des produits employés et, notamment, celle des innovations qui peuvent être mises en œuvre sans cette préoccupation réglementaire,
> régulièrement refaits lorsque le produit mis en œuvre a dépassé sa durée de vie légale ou entretenus lorsqu'ils sont réalisés dans des zones où ils sont mis à rude épreuve (démarrage, accélération, freinage) et dans les zones où il y a des projections de matières grasses sur la chaussée qui nécessitent un entretien spécifique de type lavage à eau haute pression.
Par ailleurs, certains marquages créent une étanchéité sur la route et en cas de pluie il y a accumulation d'eau et donc risques d'aquaplaning.
Dans ces cas il est impératif de gérer la signalisation et de ne pas travailler en couches successives mais de faire disparaître les marquages sous-jacents avant d'en refaire un neuf.
Au-delà de ces considérations techniques fondamentales, il convient aussi de s'attarder sur les facteurs de perception des usagers pour comprendre la mauvaise réputation des marquages.
Un usager ayant une roue sur un marquage et l'autre sur le bitume sera sensible à la différence entre les coefficients de friction des marquages et de la route sans réaliser que sa perte de contrôle vient plus de cette différence que de la glissance des marquages. Ceci est encore aggravé par le fait que l'usager est peut-être en train d'effectuer une manœuvre et que son axe de conduite n'est pas celui de la route, cas notamment de la moto qui se faufile entre les voitures aux abords d'un passage piétons.
- L'usager estime qu'il n'est pas fautif et que les infrastructures doivent pardonner. Cette idée n'est pas neuve mais il faut aussi admettre que les équipements sont déterminés en fonction des règles du Code de la route.
Les marquages glissants ne sont donc pas une fatalité. Si tous les marquages étaient réalisés avec des produits certifiés, que leur cycle de vie était respecté que ce soit par entretien ou par remplacement, la sécurité des marquages connaîtrait un grand progrès et leur réputation avec.

Pourquoi toutes les routes n'ont-elles pas de marquage axial ?

Lorsque la réglementation sur ce système de signalisation a été mise en place en 1973, le but des marques routières a été défini comme « devant indiquer sans ambiguïté les parties de la chaussée réservées aux différents sens de circulation ou à certaines catégories d'usagers, ainsi que dans certains cas, la conduite que doivent observer les usagers. »
Ce texte montre bien que la fonction de guidage des marquages routiers est prépondérante.
Si le marquage des chaussées n'a été rendu obligatoire que sur les autoroutes et voies expresses et sur l'ensemble des réseaux pour les barres « STOP » ou « Cédez le passage» et les lignes de feux, la possibilité de marquer les autres réseaux, notamment, par le marquage axial et de rive, a été laissée à l'initiative des gestionnaires.
Le souci toujours croissant des gestionnaires d'assurer l'écoulement du trafic dans des conditions de sécurité maximale s'est, d'ailleurs, traduit par un développement des marques routières sur l'ensemble des réseaux au cours de ces dernières décennies, démontrant par là même l'efficacité du marquage à assurer ces fonctions de guidage et de sécurité. Aujourd'hui, la grande majorité des routes nationales, départementales et voiries urbaines sont équipées au moins d'un marquage axial.
Pour autant, toutes les routes ne sont pas « marquées » et, notamment, les routes étroites.
Si à l'origine le marquage de ces routes de largeur inférieure à 5 m* était déconseillé, sauf dans les zones où la mauvaise visibilité est fréquente, une forte pression des élus et des gestionnaires est apparue à la fin des années 80 pour réglementer et généraliser le marquage des voies étroites. Diverses expérimentations ont été menées dans les départements dans l'objectif de définir une marque spécifique et d'en évaluer l'efficacité.
Une première étude menée par le SETRA a montré que ce type de marquage répondait aux objectifs de sécurité initialement fixés, guidage des usagers mais aussi maintien de leur confort et du niveau de sécurité.
Suite à ces travaux, une circulaire de 1992 a défini un type de marque dans l'attente d'un texte réglementaire.
Cette circulaire a eu pour effet de multiplier le kilométrage de routes étroites marquées, à la fois par le nombre de départements ayant initié des politiques, et par le kilométrage de routes marquées dans les départements.
Cependant, tout le monde n'a pas suivi la circulaire et différents types de marques, principalement du marquage axial mais aussi dans certains cas du marquage de rives, ont continué de coexister sur le territoire, entre des départements ayant chacun opté pour un type de marque, voire à l'intérieur d'un même département.
Cette absence de réglementation imposant un modèle unique, le maintien de la coexistence de plusieurs types de marques, mais surtout les craintes émises en haut lieu d'une élévation des vitesses pratiquées sur ces routes équipées qui pourrait engendrer une augmentation des accidents, ont créé une situation peu favorable au développement du marquage des routes étroites.
Face à une demande toujours forte de gestionnaires, d'élus, d'usagers et des industriels pour une clarification de cette situation ambiguë, le SETRA a mené une seconde étude à la demande de la DSCR en 2000.
Les principaux résultats ont mis en évidence des points fondamentaux et permis de lever certaines ambiguïtés :
- la demande des usagers, des élus et des gestionnaires est toujours aussi forte,
- les 2/3 des départements ont développé des politiques de marquage de routes étroites et le kilométrage équipé est toujours en évolution,
- le coût du marquage et certaines difficultés techniques rencontrées lors des opérations de renouvellement des marques sont cités par certains gestionnaires comme un frein,
- les différents types de marques coexistent, ils ont chacun leurs avantages et leurs inconvénients, sans que l'un prévale sur l'autre de manière globale,
- l'effet sur les vitesses ou sur les accidents ne peut être évalué de manière statistiquement fiable, cependant les observations faites par les gestionnaires en France mais aussi à l'étranger tendent à montrer que cet effet est très faible, même si une très faible augmentation des vitesses peut être relevée dans certaines conditions de trafic, sur certains types de route et selon le type de marque retenu.

En conclusion...
L'efficacité de ce marquage est largement prouvée et la définition d'une marque unique ne semble plus aujourd'hui être une exigence forte, chacun des types de marques utilisés présentant ses avantages et ses inconvénients.
Le coût qui a pu être avancé par certains maîtres d'ouvrage devrait se solutionner par une augmentation de l'offre concurrentielle de la part des industriels.
Aussi, rien ne devrait donc, aujourd'hui, constituer un obstacle majeur au développement du marquage des voies étroites. Et ce, d'autant plus que le savoir-faire de certains gestionnaires qui ont une longue expérience pourrait utilement servir aux autres.

* Un arrêté du 31 juillet 2002 a modifié cette valeur dans l'article 114 de la 7ème partie du Livre I de l'Instruction Interministérielle. « Quand la largeur de chaussée est inférieure à **5,2 m** et ne permet donc pas de réserver deux voies de 2,6 m au moins, il est déconseillé de réaliser un marquage axial. »

Régulation de Trafic

Entretien avec Bernard Salzenstein, Directeur Général Adjoint et Directeur Général des Services Techniques de la Ville de Mulhouse

« La maintenance des feux : une arme stratégique pour améliorer la fluidité, la sécurité et les coûts de fonctionnement »

Signes : Vous êtes en train de mettre en place une véritable stratégie de maintenance du parc de feux de la ville. Quels en sont les principaux objectifs ?
Bernard Salzenstein : La gestion des carrefours fait appel à des technologies pointues qui évoluent en permanence. En cela, elles accompagnent aussi l'évolution du trafic et les conditions de circulation.
Ainsi, par exemple, il nous semblait absurde que les paramètres d'un carrefour qui connaissait un trafic de 2 000 voitures/jour restent les mêmes lorsque le trafic passe à 3 000 véhicules. C'est une hérésie tant en termes de fluidité que de gain de temps de parcours, de pollution et même de sécurité. Pourtant, personne n'est formé à l'accompagnement de cette prise en compte de l'évolution stratégique du fonctionnement des carrefours.

C'est une des raisons pour laquelle nous mettons en place un contrat de maintenance globale de notre parc qui prenne en compte tous les paramètres de ces évolutions.

Signes : Qu'entendez-vous par maintenance globale ?
Bernard Salzenstein : En fait, je parlerai plus de maintenance évolutive car il s'agit d'intégrer tous les aspects de la maintenance en fonction tant des évolutions techniques des matériels - composants électroniques, protocoles informatiques - que des évolutions réglementaires et normatives - adaptation aux normes européennes, notamment - que de maintenance traficielle pour s'adapter aux évolutions du trafic et aux conditions de circulation en temps réels.
Vous imaginez bien que si nous pouvons nous tenir informés de toutes les évolutions auxquelles nous devons nous conformer - nouveaux textes réglementaires, par exemple - il est plus difficile de connaître les améliorations technologiques qui peuvent faire gagner en efficacité et en coût - entretien dans les temps pour pallier le vieillissement des matériels, par exemple. Il est encore plus difficile, sinon impossible, d'être à l'affût de toutes les innovations dont nous pouvons bénéficier.

Signes : Concrètement pouvez-vous nous donner des exemples des prestations que ce contrat de maintenance évolutive englobe ?
Bernard Salzenstein : En tout premier lieu, nous attendons de notre prestataire un rôle de conseil pour définir la meilleure stratégie de maintien à niveau, d'adaptation et d'évolution de notre parc.
Cela se traduit, tout d'abord, par une maintenance matérielle qui prenne en compte l'ancienneté de certaines installations pour planifier des interventions moins coûteuses parce qu'elles ont été prévues avant que certains composants ne soient plus fabriqués au niveau mondial. Cela évite de remplacer par du neuf, ce qui aurait pu être réparé avant qu'une firme étrangère décide d'arrêter la fabrication d'une puce indispensable.
En second lieu, et ainsi que je l'expliquais, nous disposons d'une maintenance traficielle, qui permet de mettre régulièrement à jour les paramètres de temps pour chacune des voies sur les principaux carrefours de la ville. Une prestation qui apporte aux usagers un gain de parcours optimisé avec pour conséquence des économies d'énergie et une diminution de la pollution.
Cette optimisation favorise aussi la fluidité et ce, notamment, grâce à une meilleure prise en compte des transports en commun. Au final, nous espérons une réduction de l'accidentologie de certains points noirs.
En troisième lieu, nos prestataires ont aussi pour mission d'assurer la maintenance informatique en dynamisant la communication des protocoles. Enfin, nous avons pu prévoir et anticiper sur les évolutions normatives pour planifier budgétairement la mise aux normes de notre parc.

Equipements de sécurité

Est-il obligatoire pour un maître d'œuvre de baliser un chantier ?

Lors d'une opération de voirie sous trafic, dès qu'il y a le moindre risque pour un usager ou pour toute personne travaillant sur un chantier, il est indispensable de prendre les mesures nécessaires pour pallier un risque éventuel, et donc de mettre en œuvre un balisage adapté.
L'article 119 de la 8ème partie « signalisation temporaire » du Livre I « Signalisation routière » rappelle que
« le rôle du maître d'œuvre est de piloter le chantier avec les entreprises intervenantes, pour le compte du maître d'ouvrage. »
Cela implique que le maître d'œuvre doit :
> soit stipuler dans le CCTP, la mise en place d'un balisage par une entreprise intervenante,
> soit mettre en place lui-même un balisage afin d'éviter tout risque d'accident tout en sachant pertinemment que même avec un balisage adapté, le risque zéro n'existe pas. De plus, le maître d'œuvre est pénalement responsable s'il y a accident (blessé ou décès) à la suite d'un balisage défectueux.
En conclusion, dans tous les cas, le maître d'œuvre doit baliser ou faire baliser son chantier.

Quelle démarche suivre pour signaler un chantier suivant la réglementation ?

QUELQUES RÈGLES SIMPLES POUR SIGNALER UN CHANTIER :

> ANALYSER L'IMPACT DU CHANTIER SUR SON ENVIRONNEMENT
> INFORMER LES USAGERS DE LA ROUTE
> RECHERCHER DANS LES MANUELS DU CHEF DE CHANTIER LE GUIDE TECHNIQUE ADAPTÉ AU TYPE DE CHANTIER
> RECHERCHER LE TYPE DE SCHÉMA À METTRE EN PLACE
> ADAPTER LE SCHÉMA À L'ENVIRONNEMENT ET À LA CONFIGURATION DE LA ROUTE
> RENFORCER LA SIGNALISATION EN CAS DE RISQUES PARTICULIERS
> CONCEVOIR ET METTRE EN ŒUVRE UNE DÉVIATION SI NÉCESSAIRE

Au-delà de ces quelques règles de bon sens, il convient surtout de respecter les grands principes de la signalisation temporaire décrits dans l'article 120 :

a. L'uniformité
- Avoir des signaux réglementaires afin de faciliter le décodage des informations par l'usager.

b. L'homogénéité
- Exigence dans des conditions identiques, de rencontrer des signaux, de même valeur et de même portée, implantés suivant les mêmes règles.

c. La simplicité
- En évitant une surabondance de panneaux néfaste à un bon enregistrement des messages que l'on souhaite délivrer.

d. La continuité
- Pour toute déviation mise en place, une direction ne doit pas disparaître et réapparaître au hasard.

e. La cohérence
- Entre les revêtements rétro-réfléchissants,
- entre la verticalité des panneaux ou l'oblicité (suivant les supports),
- entre la signalisation verticale et et la signalisation horizontale.

f. La concentration / lisibilité
- Il importe de concentrer des panneaux qui doivent être vus simultanément mais dans le respect de la lisibilité de l'ensemble de la signalisation.

g. La valorisation
- Pléthore de panneaux nuit à leur efficacité.
Il ne faut placer que ceux que l'on juge réellement utiles pour l'usager et pour la protection du personnel de chantier.
Pour une signalisation temporaire efficace, il convient :
- de respecter la réglementation et la normalisation,
- d'utiliser le savoir-faire et la concertation des différents acteurs (exemple : services techniques, industriels).

Signalisation Verticale

Limitation de vitesse : la signalisation est-elle toujours adaptée ?

Le succès des rééditions de voitures mythiques, telles les 2cv et Coccinelle rebaptisées en C3 ou New Beetle, s'appuie bien plus sur le look que sur le concept même de la voiture.
Quel point commun existe-t-il entre les voitures de nos parents, voire grand-parents, et nos véhicules dotés d'ABS, ESP et autres AS+T, autant de dispositifs techniques permettant d'aborder la route avec une plus grande quiétude ?
La route bénéficie, aujourd'hui, de revêtements de meilleure qualité et d'un meilleur entretien que par le passé.
« Il est, dès lors, très étonnant que la mise en œuvre des panneaux de limitation de vitesse soit régie par un ensemble de règles établies dans les années 70 à une époque où nos braves 2cv ne se couchaient peut-être pas dans les virages mais tanguaient parfois dangereusement au-delà des 45km/h », explique Pierre Debaets, Responsable Signalisation du Bureau d'études Isis.
« Une époque aussi où l'adéquation des pneumatiques à la route et aux conditions climatiques n'était pas aussi performante qu'aujourd'hui.»
Et si la limitation de vitesse est au cœur des politiques d'amélioration de la sécurité routière du gouvernement, il est, néanmoins, nécessaire de s'interroger sur la pertinence de certains panneaux installés sur la base de recommandations élaborées pour des voitures et des revêtements de routes qui n'ont plus rien à voir avec les conditions du trafic actuel.
Cette réflexion sur l'adéquation des limitations de vitesse aux nouvelles technologies ne vient même pas s'opposer aux préconisations de nos Ministres de l'Intérieur ou des Transports, tant il est vrai en effet que « beaucoup d'élus ont souvent choisi par excès de prudence d'adopter des limitations de vitesse encore plus restrictives sur les réseaux dont ils avaient la charge pour ne pas risquer de se voir sanctionner pour des accidents survenus à trop vive allure. Est-il raisonnable, en effet, d'avoir choisi des limitations à 50 km/h sur des portions de routes où le tracé ne présente aucun point particulier et où le 60 km/h était autrefois la norme lorsque les voitures étaient moins sécurisantes, alors que l'on aurait pu choisir le 70 km/h ?»
Ces décisions arbitraires aboutissent aujourd'hui à certains endroits à des dysfonctionnements qui rendent non-respectables des règles manifestement non-pertinentes.
« Et l'on ne s'étonnera pas d'ailleurs de s'apercevoir que cet audit permet de surcroît de préconiser parfois des vitesses inférieures à celles qui sont en vigueur tant il est vrai que de nombreux panneaux ne sont pas adaptés ni dans le sens de la restriction ni dans le sens de la permissivité. »
Les responsables gouvernementaux, conscients des problèmes d'adéquation vitesse-sécurité, notamment dans le cadre de l'installation des nouveaux radars automatiques, viennent de donner des instructions aux préfets pour faire vérifier la pertinence des limitations de vitesse par rapport à la sécurité sur l'ensemble des réseaux : nationaux, départementaux et communaux (cf. Instruction interministérielle du 25/11/03 sur le choix des emplacements des CSA et Instruction de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières du 17/11/03 aux préfets sur la vérification de la pertinence des limitations de vitesse).
« Aussi, si nous ne pouvons pas attendre que les textes réglementaires soient revus dans un futur très proche pour adapter les règles, et aux tracés, et à la technologie des voitures et des revêtements, il semble, pour le moins, que les élus devraient se pencher sur la pertinence des panneaux en vigueur sur leur réseau », poursuit Pierre Debaets, faisant ainsi écho aux propos d'Hervé Mariton dans notre interview lorsqu'il plaide pour des règles respectées parce que respectables.
« Pour ce faire, conclut Pierre Debaets, il suffit de réaliser un audit des vitesses constatées sur le tracé et d'adapter les limitations de vitesse en fonction de l'accidentologie plutôt que d'appliquer des règles, désormais, largement désuètes. »

La décentralisation : enjeux et opportunités Faites-nous part de vos commentaires sur le projet de loi*

***disponible sur les site www.senat.fr**

Sans attendre la promulgation du texte définitif, Signes a demandé à Maître Sagalovitsch, avocat, d'analyser, au regard de la jurisprudence existante, les responsabilités administratives et pénales des départements liées au transfert du domaine public routier dans les conditions définies par l'Article 12-III du projet de loi relatif aux responsabilités locales.
Sujet majeur de l'année 2004 qui ne manquera pas d'être au cœur des débats politiques et sur lequel nous vous proposons de donner votre point de vue par mail, avant le 10 février 2004 à l'adresse du SER : ser@wanadoo.fr

Dispositifs de Retenue

Pourquoi faire réaliser un état du patrimoine des équipements de la route ?

MÊME SI ELLE EST ENCORE SOURCE DE NOMBREUSES QUESTIONS EN SUSPENS, LA DÉCENTRALISATION IMPLIQUERA NÉCESSAIREMENT UN TRANSFERT DES COMPÉTENCES DE L'ETAT AUX DÉPARTEMENTS DANS LA GESTION D'UN NOMBRE IMPORTANT DE KILOMÈTRES DE ROUTES. PARMI CES INTERROGATIONS, CELLE DES MOYENS FINANCIERS SUPPLÉMENTAIRES, DONT DISPOSERONT LES DÉPARTEMENTS POUR FAIRE FACE À LEURS NOUVELLES RESPONSABILITÉS, N'EST PAS LA MOINDRE. DES RESPONSABILITÉS QUI CONDUIRONT, NÉCESSAIREMENT, LES MAÎTRES D'OUVRAGE À MENER UNE RÉFLEXION SUR LA MEILLEURE FAÇON DE GÉRER L'ENTRETIEN DE LEURS RÉSEAUX.

On le sait, et le message est désormais très clair, la sécurité routière est un enjeu majeur pour la nation. Aussi, sera-t-il de plus en plus difficile de se soustraire à des actions visant, lors d'accidents de la route, en cas de manquement à la sécurité, à rechercher les causes et à désigner des responsables. Et il y a fort à parier que ces actions se multiplieront dans le futur.

Pour un maintien des niveaux de sécurité exigés par la réglementation

Cette évolution de la recherche de responsabilité devrait inciter les maîtres d'ouvrage à être de plus en plus soucieux de mettre en place des politiques d'entretien de leurs réseaux qui veilleront à garantir aux usagers l'existence et le maintien des niveaux de sécurité exigés par la réglementation.
Inutile de se voiler la face, il est évident que des manquements aux règles de sécurité existent, et les professionnels que nous sommes, le constatent trop souvent le long des routes que nous sillonnons. Il suffit pour s'en convaincre d'être un tant soit peu attentif pour remarquer, ici ou là, un panneau de « STOP » endommagé qui n'est plus suffisamment visible, une glissière, aux abords d'une déclivité importante, notoirement de niveau de retenue insuffisant, ou encore en bordure d'une chaussée maintes fois rechargée, une autre glissière bien trop basse pour être efficace, ou enfin un marquage horizontal devenu quasiment invisible la nuit à force d'usure…
Autant de manquements à la réglementation que, dans leur conception actuelle, et par un manque général de moyens, les politiques d'entretien peinent à pallier dans des délais suffisamment courts pour se prévaloir d'une efficacité optimale.
Dans ce contexte, les entreprises intervenant dans le domaine des infrastructures routières, et notamment les adhérents au SER, sont très attentives à assister les élus qui vont devoir gérer des réseaux dont ils n'avaient pas la charge hier pour leur suggérer des solutions. Cela est d'autant plus aisé qu'il n'y a rien à inventer qui n'existe déjà.
La première action à entreprendre serait de dresser un « état du patrimoine ».
Si cela est facile à faire lorsqu'il s'agit d'une route neuve, c'est autrement plus complexe à établir pour les équipements existants. Les maîtres d'ouvrage doivent savoir qu'il existe, cependant, des moyens informatisés sophistiqués qui permettent de faire des relevés à hauts rendements.
Ensuite, il conviendra de s'inscrire dans une logique de « maintien à niveau ». Pour ce faire, des campagnes systématiques de « relevé de patrimoine » seront mises en place.
Celles-ci seront garantes d'une démarche responsable du gestionnaire du réseau au regard des responsabilités qui lui incombent en matière de sécurité.
Enfin, ces relevés détermineront les travaux à entreprendre, à inscrire dans l'urgence ou à plus long terme, au travers des campagnes de travaux d'entretien.
Autant d'actions qui, si l'évolution de la législation le permet, pourraient s'inscrire, dans le cadre des travaux de type « PPP » (Partenariats Public / Privé), qui font, actuellement, l'objet de débats et dans lesquels les entreprises sont prêtes à s'engager.

Signalisation Horizontale

Pourquoi les marquages au sol ne sont-ils pas visibles la nuit par temps de pluie ?

La visibilité nocturne de la signalisation horizontale est assurée par la présence de microbilles de verre de très faible diamètre - de l'ordre de 0,5 mm - à la surface des produits de marquage.
Ce sont ces microbilles qui assurent la **rétroréflexion** de la lumière émise par les phares des véhicules vers le conducteur lui permettant de distinguer, ainsi, facilement les lignes tracées au sol.
Par temps humide ou sous la pluie, le film d'eau qui recouvre les microbilles perturbe ce phénomène optique et la fonction de guidage dévolue au marquage au sol n'est plus assurée correctement.
Pour pallier cet inconvénient majeur pour la sécurité du trafic, les fabricants ont élaboré de nouveaux dispositifs performants, tels des microbilles de verre de plus gros diamètre (supérieur à 1 mm) ou des réflecteurs de type particulier.
La visibilité des marquages de nuit par temps de pluie **(V.N.T.P.)** est ainsi restaurée dans les conditions de circulation où elle est le plus nécessaire pour les usagers de la route.

Entretien avec Hervé Mariton,

« L'analyse de la signalisation doit faire partie de l'audit des infrastructures existantes »

Suite de la page une

Une fois encore, il semble que la « politique de l'autruche » constitue la clé d'explication de cet état de fait. On nous explique volontiers, en effet, que pour des problèmes de responsabilités, civile et éventuellement pénale, il vaut mieux ne pas analyser la situation, arguant du fait que si on l'analyse on risque d'apprendre officiellement que la situation est mauvaise. Dès lors, la question de la responsabilité prendrait toute son ampleur et ce d'autant plus si le problème n'a pas été réglé au moment de l'éventuel litige.

Cela constitue, certes, une question intéressante qui au demeurant se pose dans bien des domaines de la société aujourd'hui. Je pense, cependant, que tout cela aurait intérêt à être bien cadré et précisé. Ainsi, lorsque l'on s'engage dans une politique d'audit et d'évaluation de la pertinence d'une infrastructure, nous pourrions très bien envisager que des délais soient accordés pour mettre en place les crédits pour réparer les situations préoccupantes.
Ce délai pourrait être de plusieurs mois pour des travaux lourds et de plusieurs jours pour une signalisation. Malheureusement, nous devons aussi être conscients que dans un intervalle de plusieurs jours, si une difficulté est analysée, aussi sérieuse soit-elle et quand bien même l'intervalle serait de quelques heures simplement, l'incident ou l'accident peut se produire. Cela ne doit pas nous dispenser d'appuyer cette dimension « évaluation et audit » car je pense que l'on ne peut pas se contenter durablement de cette situation.

Signes : Un des arguments opposés à la réalisation de ces audits est la question de leur financement. Que suggérez-vous ?

Hervé MARITON : Vous n'êtes pas sans savoir que je taquine régulièrement l'exécutif sur ce point à mon avis significatif du financement de la signalisation.
Je considère, en effet, que nous pourrions trouver de l'argent en retrouvant l'origine de l'affectation du produit des amendes.
A ce titre, je ne manque pas une occasion de souligner que, selon le Code Général des Collectivités Territoriales, le produit des amendes peut être affecté à des actions dans le domaine de la sécurité routière et des transports.
Je pense que ces dispositions pourraient d'ailleurs être précisées de sorte que le produit aille effectivement à des actions de sécurité routière.

Le Code Général des Collectivités Territoriales dit clairement que ces sommes vont et qu'elles vont complètement aux collectivités locales.
Or, depuis vingt ans, et en raison d'arguties juridiques à mon avis peu solides, l'Etat en conserve la moitié puisque si les amendes sont effectivement envoyées aux collectivités locales, les amendes majorées et les amendes pénales sont conservées par l'Etat.

10 milliards d'euros en 20 ans

Pourtant, le Code Général des Collectivités Territoriales ne fait pas les distinctions entre les différents types d'amendes.
Depuis vingt ans, cela représente dix milliards d'euros. Vous conviendrez que ce n'est pas neutre.
Il me paraît donc important que les actions fortes et nouvelles, en particulier en terme de signalisation routière, puissent bénéficier de financement de ce type le jour où les circuits « orthodoxes » auront été rétablis.

Signes : Lors du débat à l'Assemblée vous avez insisté sur la nécessaire adéquation de la qualité des infrastructures aux politiques de répression développées par le gouvernement. Pouvez-vous préciser cette idée ?

Hervé MARITON : Cette idée de la pertinence et de la cohérence de la signalisation a été largement mise en avant dans le débat à l'Assemblée Nationale, au moment du vote du texte, en particulier de la première lecture, contre la violence routière.
Une idée certes éminemment politique dans un contexte de répression légitime et accrue des infractions au Code de la route.

Des règles respectées parce que respectables

Il est évident en terme de bon sens et surtout de pratique routière qu'une signalisation soit adaptée. Adaptée dans sa définition technique et, évidemment dans sa localisation mais aussi dans sa définition réglementaire.
Lorsque l'on décide de sévériser considérablement les infractions au Code de la route, avec un champs d'application qui peut mener très loin en cas de récidive, la question de la pertinence de ce que l'on a signalé se pose de manière soulignée.
Le non-respect de la contrainte ou de la réglementation, pouvant provoquer les sanctions pénales, il devient tout à fait essentiel que la règle à respecter soit pertinente. Cette question a été au cœur des débats et, notamment, à propos des règles sur la limitation de vitesse ou de la signalisation d'entrée d'agglomération.

Dans la politique pénale plus sévère qui a été décidée par le législateur, on a nécessairement, et je plaide beaucoup dans ce sens, un contrat moral : si on veut que l'effort de sécurité routière soit durable, il faut qu'il soit bien compris et bien partagé par nos concitoyens.

Je souhaiterais, pour ma part, que ni la réglementation, ni la sanction qu'elle peut provoquer, ne soient là pour piéger l'automobiliste. Elles sont là pour le protéger et non pas pour le piéger.
C'est donc toute la problématique de la définition et de la présentation des règles.
Faute de quoi, nous risquons de nous retrouver avec un encombrement pénal et surtout un risque de refus et de rejet par la population de nouvelles dispositions et ce même si, aujourd'hui, celle-ci reste bienveillante sur cette démarche politique d'amélioration de la sécurité routière, par une répression accrue.

Directeur de la publication : Jean-Marc Dieulefet
Comité de rédaction : Thierry Caussemille, Lionel Couche, Jacques Gedeau, Jean-Max Gillet, Dominique Mondé.
Coordination : Nicole Mitrani - Rédacteur : Philippe Billon - Conception/Réalisation : All Write.
Syndicat des Equipements de la Route : 152, rue de Picpus, 75012 Paris - Tél. : 01 43 42 26 36 - Fax : 01 43 42 47 71
Site : www.ser-info.com