LA LETTRE D'INFORMATION DU SYNDICAT DES EQUIPEMENTS DE LA ROUTE

Signes

DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

Rencontres Parlementaires

Organisée par Hervé Mariton, député de la Drôme, rapporteur spécial du budget de l'Equipement et des Transports Terrestres sous le haut patronage de Jean-Louis Debré, président de l'Assemblée Nationale

11 MES RENCONTRES PARLEMENTAIRES SUR LA ROUTE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE :

« FAISONS ROUTE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE »

édito

DE LA RÈGLE RESPECTABLE À LA RÈGLE RESPECTÉE

En plaçant l'entretien des infrastructures au centre des 11 mes Rencontres Parlementaires sur la route et la sécurité routière qu'il organisait, le député de la Drôme, Hervé Mariton a suscité un vrai débat sur l'importance de ce fameux troisième volet de la sécurité routière indissociable du comportement et du véhicule. La qualité des interventions et, notamment, celles de la matinée dont Signes présente de larges extraits aujourd'hui, a montré qu'au-delà des positions exprimées, les élus avaient une conscience très affirmée du rôle prépondérant de la qualité, de la cohérence et de l'homogénéité des équipements dans l'amélioration de la sécurité routière. Des caractéristiques seules à même d'assurer que les règles seront respectées parce qu'éminemment respectables. Cette affirmation d'un bon sens retrouvé est d'autant plus partagée qu'elle révèle combien aucune politique de prévention et de répression ne peut avoir d'effet durable si elle ne s'appuie sur des règles clairement comprises et ne supportant aucune interprétation. Aussi, partageons-nous la conception de Patrice Parisé, directeur des Routes, lorsqu'il rappelle que la route idéale est celle sur laquelle il n'y a pas d'accident. Mais, dès qu'il y a trafic, il y a risque d'accident ne serait-ce parce que l'erreur est humaine ainsi que le rappelait John Dawson. Aussi restons-nous, avec la plupart des élus présents, persuadés que pour pardonner ces erreurs, il convient de se poser régulièrement la question de savoir si chaque route bénéficie bien des équipements en adéquation avec l'évolution du trafic qu'elle supporte et les risques d'erreurs qu'elle induit.

Jean-Marc Dieulefet
Président du SER

11mes Rencontres Parlementaires sur la route et la sécurité routière : « FAISONS ROUTE CONTRE LA VIOLENCE ROUTIÈRE »

« Nous devons aux Français la vérité. Ils doivent connaître les endroits les plus dangereux pour adapter leur comportement. »

Jacques Chirac

Officiellement souhaitée par Jacques Chirac dès octobre 2003 à l'occasion d'un Conseil des ministres restreint autour du thème de la sécurité routière, la première carte des routes les plus dangereuses sera publiée cet automne (voir aussi l'interview que nous a accordé Hervé Mariton en page 8).

Jean-Louis Debré, président de l'Assemblée Nationale et Hervé Mariton, député de la Drôme

AUDIT DES INFRASTRUCTURES : BUTS ET PERSPECTIVES DU PROGRAMME EUROPÉEN D'ÉVALUATION DES ROUTES

JOHN DAWSON - Président d'EuroRAP

De la même manière que le programme Euro NCAP attribue des étoiles aux véhicules en fonction de leurs performances Sécurité, les routes peuvent-elles, elles aussi, bénéficier d'un process d'évaluation ? Tel est le débat initié par John Dawson, Président du Programme européen d'évaluation des routes (EuroRAP), qui s'est fait l'ambassadeur d'un outil d'évaluation des routes et de communication des résultats, développé notamment en Grande-Bretagne.

« A l'instar d'Euro NCAP, EuroRAP est un partenariat. Ses principaux membres sont des organisations automobiles - représentant entre 40 et 50 millions de consommateurs -, des autorités nationales et régionales et d'éminents chercheurs, expliquait-il en introduction de sa présentation. Nous avons pour but de fournir un moyen systématique de mesure du risque sur les routes et de comparaison des routes entre elles en termes de sécurité. Un outil d'autant plus utile que l'amélioration des routes reste abordable et qu'elle permet indubitablement de sauver des vies. »

Considérant la sécurité routière comme un système où les responsabilités sont partagées entre les constructeurs automobiles, les fournisseurs d'infrastructures routières et les automobilistes, EuroRAP rappelle que si un point de vue dominant considère que 90 % des accidents sont liés au comportement des automobilistes, il ne suffit pas de corriger ce comportement pour régler définitivement le problème. Et ce d'autant plus que « nous savons, désormais, que les êtres humains feront toujours des erreurs - en fait une erreur sur cinq cents décisions de conduite », précise John Dawson. Calquant alors sa stratégie de réduction du nombre de morts sur les systèmes de sécurité aériens, ferroviaires ou industriels, EuroRAP préconise des solutions s'appuyant sur des routes et des véhicules qui « pardonnent » les erreurs humaines.

> Une erreur **sur 500 décisions** de conduite

La conjonction des programmes Euro NCAP pour les véhicules et EuroRAP pour les routes serait alors la pierre angulaire d'un système global permettant de pallier les inévitables erreurs humaines. « Nous considérons qu'au-delà d'une certaine vitesse, la route et la voiture doivent travailler de concert pour former un système capable d'amortir les chocs », poursuit John Dawson.

Cela implique de développer une autre vision de la conception même de la route comme c'est le cas en Suède, par exemple, où de simples glissières de sécurité sont, désormais, installées sur toutes les routes à chaussée unique sur lesquelles passent 3 500 véhicules par jour.

« Un modèle que de nombreux pays européens expérimentent pour en finir avec les accidents causés ou aggravés par les obstacles latéraux. »

EuroRAP vise alors à aider les gestionnaires de réseaux routiers en fournissant deux protocoles de normes.

Le premier s'appuie sur une cartographie indiquant le risque de décès et de blessure des usagers sur chaque route analysée. Le second est un classement par étoile reposant sur l'évaluation de la manière

« Deux outils qui facilitent la visualisation des risques et qui permettent aux ingénieurs d'avoir un dialogue avec le public, les élus et les automobilistes sur le risque, par exemple, pour discuter des limitations de vitesse raisonnables sur certaines routes », concluait John Dawson.

L'INTÉRÊT DES SYSTÈMES DE SÉCURITÉ ACTIVE

JEAN-MARC BLOSSEVILLE - Directeur du Laboratoire interactions véhicules-infrastructure-conducteurs (INRETS-LIVIC)

L'accident résulte du dysfonctionnement d'un système complexe unissant le conducteur, le véhicule et l'environnement. Une étude menée par l'INRETS sur 392 accidents montre, toutefois, que « même si les éléments liés à l'infrastructure ne représentent que 13 % de l'ensemble des éléments explicatifs qui ont été identifiés, ils contribuent cependant à la production de 123 défaillances accidentelles soit près d'un tiers de l'échantillon, explique Jean-Marc Blosseville. En outre, dans 35 % des accidents, aucun tiers n'est impliqué, ce qui tend à mettre en évidence des problèmes de tenue de route. »

Un certain nombre de systèmes dits de sécurité active sont susceptibles d'intervenir pour améliorer la relation entre le conducteur et la route ; les systèmes autonomes embarqués, les systèmes de télécommunications et les systèmes dits coopératifs véhicule-route. La recherche étudie plusieurs systèmes d'assistance aux conducteurs.

Deux grands objectifs gouvernent leur développement : prévenir les collisions et anticiper les difficultés de la route en s'appuyant sur une route mieux renseignée.

QUELLE POLITIQUE D'ENTRETIEN ET D'AMÉNAGEMENT DES INFRASTRUCTURES SUR LE RÉSEAU EXISTANT ?

PATRICE PARISÉ - Directeur des Routes, Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer

Ayant placé, dès sa nomination, la sécurité routière au centre de ses priorités, Patrice Parisé a réaffirmé qu'il était convaincu que des améliorations restaient à apporter, malgré les qualités du réseau routier français.
Pour autant, il rappelait aussi « les résultats spectaculaires obtenus en matière d'accidents de la route ces derniers mois qui confirment que l'aménagement des infrastructures n'est pas le premier gisement d'amélioration de la sécurité. »
Dès lors, pour le Directeur des Routes, les débats sur la qualité des infrastructures qui tendraient à recommander des audits des routes dissimuleraient parfois, de « fausses bonnes » solutions.
« En matière d'audit, il convient de distinguer les routes neuves des routes existantes, deux situations pour lesquelles les solutions à mettre en œuvre sont fondamentalement différentes, explique-t-il. Sur les routes neuves, l'État doit se donner les moyens de construire les routes les meilleures du point de vue de la sécurité et vérifier que tel est bien le cas avant leur mise en service.
Sur les routes existantes, du point de vue de la sécurité, la « bonne route » n'existe pas dans l'absolu. La bonne route est celle sur laquelle aucun accident ne se produit, ou très peu. C'est celle qui induit un mode de conduite bien adapté à ses caractéristiques, qui exprime bien ce qu'elle est et ne comporte pas de piège pouvant amener le conducteur à des erreurs d'interprétation. Elle doit cependant, bien entendu, ne pas être glissante, la signalisation doit être visible, etc. »

Maintenir le niveau de performances des marquages

Pour Patrice Parisé, l'idée consistant à vouloir transformer l'ensemble des routes pour les rendre conformes à un référentiel normatif, constitue clairement une « fausse bonne » solution. En effet, cette méthode risque de conduire à une dépense qu'aucun gestionnaire de voirie ne pourrait assumer, et quand bien même ce serait le cas, il n'aurait jamais la certitude d'obtenir des gains importants en termes de sécurité.
Cet aspect financier est au cœur de la démarche préconisée par la Direction des Routes qui s'appuie sur les chiffres de l'accidentologie pour définir les lieux où concentrer les efforts.

Se concentrer sur l'accidentologie pour définir les priorités d'intervention

Revenant en conclusion sur les débats suscités par le projet de Loi sur la décentralisation et pour répondre aux inquiétudes exprimées par les élus présents dans la salle, Patrice Parisé rappelait que « la France n'a pas à rougir de son réseau routier. »
Regrettant que certains débats opposent l'Etat et les départements, il rappelait que le projet de loi sur la décentralisation prévoit le transfert aux départements de la totalité des moyens financiers et humains que l'Etat consacre aujourd'hui à l'entretien courant, à l'entretien préventif, aux grosses réparations et aux opérations de sécurité réalisés sur les routes qui leur seront confiées.

CONSTRUIRE ET ENTRETENIR LA ROUTE : QUELLES SONT LES ATTENTES DES USAGERS ?

RÉGIS RIOUFOL - Sous-directeur de l'Exploitation et de la Sécurité de la route (DSCR), Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer

Les attentes des usagers en termes de sécurité des infrastructures routières sont multiples. Les enquêtes menées sur le sujet montrent qu'ils souhaitent principalement : des infrastructures cohérentes et sûres ; une signalisation adaptée ; un système permettant d'anticiper les conditions de circulation.

Des infrastructures cohérentes et sûres

Les usagers entendent, tout d'abord, pouvoir en disposer avec des routes dont les itinéraires et les aménagements sont cohérents, et ce, quel que soit le gestionnaire de voiries.
Ils souhaitent, également, des routes qui offrent une perception suffisamment bonne pour permettre au conducteur d'adapter son comportement, ainsi que des zones de transition entre des voies de types différents. Ces éléments doivent concourir à une sécurité active favorisée par les infrastructures.
Celles-ci doivent enfin permettre au conducteur de minimiser de petites erreurs de conduite.

Une signalisation routière adaptée

Les usagers souhaitent en outre pouvoir circuler sur des routes dont la signalisation directionnelle est claire et continue tout au long de leur parcours. Ils entendent ainsi pouvoir bénéficier d'une signalisation qui leur permette d'éviter des manœuvres potentiellement causes d'accident.
De plus, une signalisation de police est d'autant mieux respectée qu'elle est crédible et acceptable, c'est-à-dire pertinente et homogène, quels que soient les itinéraires et les gestionnaires de voiries.

Suite page 4

CONSTRUIRE ET ENTRETENIR LA ROUTE :

Par RÉGIS RIOUFOL

(suite de la page 3)

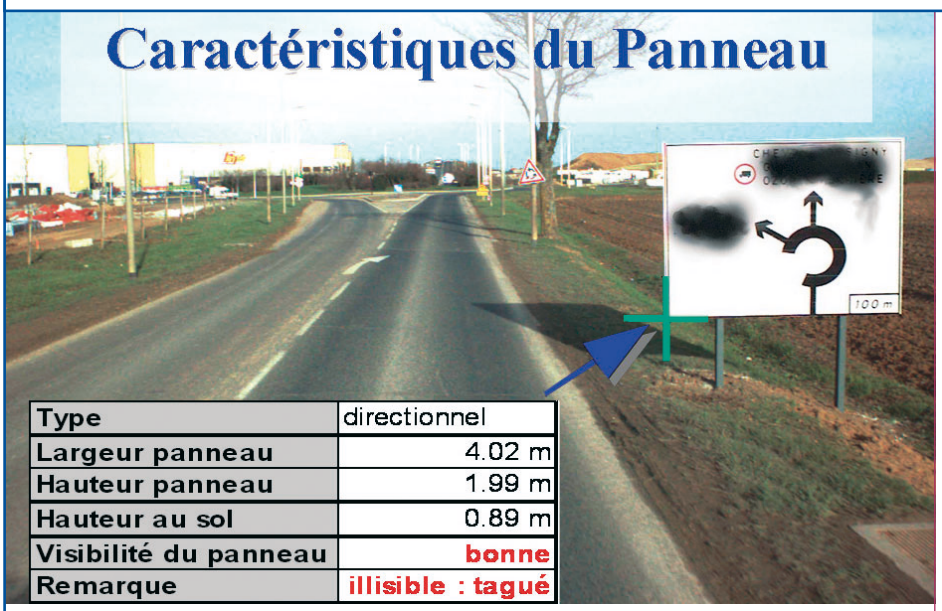
Un système permettant d'anticiper les conditions de circulation

Enfin, le fait de pouvoir anticiper par leur conduite des conditions de circulation plus ou moins dégradées fait également partie des conditions de sécurité active attendues par les automobilistes. La densité de trafic, les conditions météorologiques sur l'itinéraire, les embouteillages, les accidents, etc. sont autant d'éléments que les usagers souhaitent connaître sur leur parcours.

Une perception de la route **permettant d'adapter** son comportement

Les systèmes d'information routière en temps réel permettraient, selon les évaluations réalisées dans les pays qui en disposent, de réaliser des gains de sécurité de l'ordre de 20 à 30 %. C'est dire les bénéfices que peuvent apporter les systèmes de transports intelligents à la lutte contre les accidents de la route.

A l'horizon 2006, le linéaire équipé de systèmes dynamiques de gestion du trafic sera de l'ordre de 3 000 km, en sus des 8 000 km d'autoroutes concédées qui le sont déjà. Douze agglomérations seront en outre équipées.



Type	directionnel
Largeur panneau	4.02 m
Hauteur panneau	1.99 m
Hauteur au sol	0.89 m
Visibilité du panneau	bonne
Remarque	illisible : tagué

Des relevés permettant d'identifier les dysfonctionnements et de définir les priorités d'interventions en fonction des objectifs arrêtés pour chaque type de réseau.

COMMENT METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE D'ENTRETIEN DES ÉQUIPEMENTS ?

ALAIN FIGULS

Vice-président du Syndicat des Equipements de la Route (SER)

La sécurité est, sans conteste, la première priorité de tout maître d'ouvrage ayant en charge un réseau de voirie. Dans ce cadre, tous les équipements routiers doivent y participer. Pour Alain Figuls, vice-président du SER, « une politique de sécurité optimale nécessite ainsi de mettre en œuvre une politique d'entretien qui permette de maintenir la plus grande qualité et la meilleure performance de ces équipements. »

Analyse des points noirs **et relevés de patrimoine :** des démarches complémentaires

Cet objectif suppose au préalable de bien connaître son patrimoine, grâce à des relevés précis, pour fixer des priorités d'entretien.

Les relevés peuvent être effectués de manière traditionnelle, par des équipes envoyées sur le terrain, ou en ayant recours à de nouveaux systèmes performants qui garantissent à ces études rapidité, efficacité et sécurité du personnel. Présentant alors ces nouvelles technologies, Alain Figuls explique que ces relevés s'appuient sur des prises de vues réalisées par un véhicule équipé de caméras. « Celui-ci roule à 50 km/h environ et procède à des relevés visuels toutes les trois secondes. Le système basé sur GPS offre ainsi une série d'images très précises de l'état de l'infrastructure. Il permet d'identifier aussi bien les obstacles latéraux, que la signalisation horizontale de la chaussée, la signalisation verticale, les feux tricolores et les panneaux à messages variables. »

A titre d'exemple d'équipements relevés, lorsque la camionnette passe à proximité d'un panneau de signalisation, le système enregistre ses dimensions, sa position par rapport à la chaussée et sa hauteur par rapport au sol. Les données sont recueillies dans une base et peuvent par la suite être traitées. Le technicien à bord peut également noter un certain nombre de remarques (par exemple, des marquages neufs sur des marquages anciens non effacés créant une confusion pour le conducteur).

Grâce aux informations recueillies, le maître d'ouvrage est en mesure de décider du traitement adéquat pour résoudre le problème identifié. Ces relevés ont l'avantage d'être précis, fiables et facilement actualisables, permettant ainsi de constituer une base de données performante.

Celle-ci peut, en outre, être utilement complétée par les données relatives aux accidents. « C'est en mettant en parallèle l'état de l'infrastructure et les points noirs les plus accidentogènes que le maître d'ouvrage est en mesure de fixer de manière raisonnée les priorités d'entretien sur les équipements qui ont été ciblés. Une fois les zones à risques définies, des spécialistes prennent le relais pour déterminer le mode de traitement le plus adapté. Analyse des points noirs et relevés de patrimoine constituent des démarches complémentaires indispensables pour assurer une meilleure fiabilité des équipements routiers et ainsi influer au mieux sur le comportement des conducteurs tout au long de leur parcours. »

INFLUENCE DE LA SIGNALISATION ROUTIÈRE ET DU MARQUAGE ROUTIER EN PARTICULIER, SUR LE COMPORTEMENT DES USAGERS ET LE RESPECT DES RÈGLES

MARIE-JOSÉ RAMBEAU - Directeur des Affaires réglementaires, département signalisation du trafic de 3M France*

En introduction, Marie-José Rambeau a rappelé que lorsque les conditions de circulation sont mauvaises, notamment la nuit par temps de pluie, l'automobiliste se doit, plus que jamais, de respecter les limitations de vitesse. Intervenant plus spécifiquement sur le marquage routier, elle devait expliquer que pour qu'il assure ses fonctions et induise chez les usagers le comportement attendu, le marquage doit répondre à certains critères.
Il doit, en premier lieu, être pertinent c'est-à-dire utilisé dans les conditions requises par la réglementation et pour les situations définies, ceci afin de donner aux usagers des informations aisément identifiables sur le danger qu'ils sont susceptibles de rencontrer et sur le comportement qu'on attend d'eux face à cette situation.
Il doit également être de qualité, et réalisé à l'aide de produits répondant aux exigences minimales fixées par la réglementation permettant d'assurer sa visibilité et sa pérennité.

Ces performances concernent :

- la visibilité de jour : couleur, luminance,
- la visibilité de nuit par la rétroréflexion,
- la résistance au glissement,
- la durabilité dans le temps en fonction des conditions de trafic qu'il subit.

Aujourd'hui, en France, tout produit de marquage routier doit être certifié NF. Une certification qui assure que les performances minimales requises par les normes et la réglementation sont atteintes et durables.
Pour autant, le marquage aujourd'hui ne répond pas, dans tous les cas, aux besoins des usagers. Paradoxalement, en effet, ce sont dans les conditions les plus défavorables de nuit par temps de pluie alors qu'il est le plus nécessaire, que le marquage routier est le moins visible. Aujourd'hui, des technologies diverses existent et les produits sont homologués pour rendre ces marques visibles dans toutes ces conditions, à une distance suffisante pour que le conducteur puisse adapter son comportement. Leur emploi est encore peu usité, notamment, en des points critiques où le conducteur a une décision à prendre : un choix d'itinéraire à faire, une manœuvre délicate à effectuer, ou une règle essentielle à respecter. Enfin, la visibilité des marques doit être pérenne. Une marque « usée » ou n'atteignant plus les performances minimales requises ne remplit plus sa fonction. De même que des traces résiduelles ou visuelles laissées par un marquage effacé, de nuit, peut conduire à des erreurs d'interprétation par les usagers, aux conséquences néfastes sur la sécurité. Il y a donc lieu de vérifier les performances des marquages routiers et de pratiquer leur renouvellement dès lors que les performances minimales ne sont plus atteintes.

*extraits d'intervention

RÉACTIONS DES GRANDS TÉMOINS

LE POINT DE VUE DES ASSOCIATIONS

GENEVIÈVE JURGENSEN,
Fondatrice et porte-parole de la Ligue contre la violence routière*

Il nous semble, à la Ligue contre la violence routière, qu'une question n'est jamais soulevée. Je veux parler du vieillissement de la population, qui représente pourtant une tendance lourde, en France comme en Europe. Or, il ne saurait y avoir de politique des seniors, sans politique de mobilité. Alors que plus de 90 % des personnes âgées de plus de 80 ans vivent aujourd'hui à domicile, il est d'un intérêt social majeur qu'elles puissent sortir de chez elles le plus souvent possible, afin de faire reculer le plus longtemps possible la perte d'autonomie.
D'ici 2020, les personnes âgées de plus de 80 ans devraient représenter 15 % de la population en âge de conduire - soit le double de la proportion actuelle. Il est par conséquent essentiel d'adapter le million de kilomètres de routes que compte le territoire, pour qu'il soit utilisable, c'est-à-dire lisible, par des personnes souffrant d'une acuité visuelle réduite.
Il s'agit là, non seulement, d'un enjeu social et d'un enjeu pour la sécurité routière mais également d'un enjeu économique, dans la mesure où les personnes âgées de plus de 50 ans représentent plus de la moitié du marché de la voiture neuve.

FIRMINE ROUAIX,
Présidente de l'Association nationale de Lutte contre l'Insécurité routière*

Dans la mesure où les pouvoirs publics attendent de l'usager qu'il se comporte de façon exemplaire sur les routes, nous considérons que l'un des moyens de le sensibiliser est de lui donner la parole. Nous avons donc créé, en partenariat avec l'État, la DDE, le Conseil Général de l'Ariège et les maires du département, une fiche intitulée *L'œil de l'usager*, qui est mise à disposition dans les bureaux de poste et qui permet aux usagers de signaler les points mal aménagés ou dangereux qu'ils ont notés dans leur quartier ou sur leur trajet.
Cette opération, qui dure depuis plusieurs années, obtient un excellent taux de retour, puisqu'il est de 40 % - contre 5 % en général pour ce type de sondage. De plus, la plupart des informations recueillies sont directement exploitables. Le principal intérêt de cette initiative réside dans la responsabilisation des usagers en matière de sécurité, ce qui explique sans doute, en partie, les très bons résultats enregistrés par l'Ariège en 2003. Notre souhait est donc de généraliser cette fiche - qui a déjà gagné à deux reprises le 2me Prix national de sécurité routière - à l'ensemble du territoire français.

> Redonner la parole aux usagers **pour les responsabiliser**

*extraits d'intervention

RÉACTIONS DES GRANDS TÉMOINS
LE POINT DE VUE DES ÉLUS

JEAN-PIERRE DOOR,
Député du Loiret, maire de Montargis

J'exerce la responsabilité d'élu local dans une agglomération dont le taux de l'accidentologie est particulièrement élevé. J'ai par ailleurs participé directement au débat sur la décentralisation.

Mes réflexions sont aujourd'hui de deux ordres :

- le transfert des routes nationales aux départements est-il une bonne solution ?
- quelle politique adopter pour améliorer les infrastructures routières ?

Les infrastructures représentent un gisement d'innovations important pour renforcer la sécurité routière. L'installation récente de nouveaux marquages latéraux et médians sonores, par exemple, doit permettre de réactiver la vigilance du conducteur.En outre, les plans régionaux d'amélioration de la sécurité ont donné lieu à la conception de cartes régionales d'accidentologie très précises, qui indiquent les taux d'accident sur tous les axes routiers nationaux et départementaux. Ces cartes doivent permettre de distinguer les lieux (carrefours, agglomérations, virages ou obstacles), où les améliorations doivent être apportées en priorité.

Assurer l'homogénéité du réseau d'un département à l'autre

Sur la base de diagnostics précis, les Conseils Généraux pensent prendre les mesures nécessaires, tels que le renforcement de la signalisation ou l'amélioration des infrastructures. La décentralisation devrait faciliter encore la prise de décision.
La loi, qui a prévu de transférer 20 000 km de routes nationales aux départements, soulève cependant de multiples questions, relatives aux obligations et aux responsabilités des élus.
Le plus grand bénéfice à attendre de cette loi réside dans les gains de sécurité que devrait favoriser la proximité entre la gestion des routes et leurs gestionnaires. La décentralisation devrait ainsi permettre une simplification de la gestion, une plus grande efficacité des décisions et une meilleure lisibilité de la politique de sécurité, pour les élus comme pour les usagers.
Il faut, toutefois, souligner que si l'État conserve la gestion de certains grands axes (tels que ceux reliant les grandes métropoles régionales ou les équipements nationaux et économiques), il déléguera la responsabilité de nombreux axes nationaux traversant plusieurs départements (la Nationale 7, par exemple). Sur ces routes, se posent non seulement le problème de la coordination des actions de sécurité entre les différents conseils généraux, mais également le problème de l'inégalité de moyens entre départements riches et départements pauvres.
Il apparaît, de surcroît, que le niveau de qualité du réseau routier national n'est pas aussi élevé que le directeur des Routes l'affirme. Un retard important s'est accumulé depuis plusieurs années. Sur la Nationale 60, par exemple, qui connaît le plus fort taux d'accidentologie de la région Centre, les décisions qui s'imposaient pour résoudre les points noirs ont été retardées trop longtemps par l'État. C'est pourquoi les transferts financiers qui accompagnent la décentralisation devraient être à la hauteur, non pas des engagements consentis jusqu'à présent par l'État, mais des dépenses qui auraient dû, de longue date, être engagées.

ALAIN HETHENER,
Vice-président du Conseil Général de la Moselle, membre de la Commission des finances et de l'administration générale.

Les départements ont un rôle essentiel à jouer dans l'amélioration de la sécurité routière sur l'ensemble des réseaux départementaux.
Pour sa part, le Conseil Général de la Moselle gère à l'heure actuelle 3 800 km de routes et dépense chaque année 100 millions d'euros, en investissements et en entretien. L'importance de ces dépenses s'explique notamment par l'atout économique que représentent ces routes.
Dans le cadre du projet de loi sur la décentralisation, la Moselle devrait voir le réseau de routes, dont elle a la charge, s'accroître de 380 km.
Or, le réseau national est de qualité moyenne par rapport aux améliorations dont a bénéficié le réseau départemental de Moselle. Ce transfert obligera donc le Conseil Général à réviser le programme de travaux qu'il avait prévu pour les dix prochaines années, en définissant de nouvelles priorités.

Est-il réellement prudent d'autoriser le dépassement à l'approche d'un passage à niveau et avant un virage ? Le message proposé à l'usager se doit d'être cohérent et compréhensible.

ANDRÉ TOURON,

Vice-président du Conseil Général de Lot-et-Garonne, président de la Commission des travaux publics, des routes et de la navigation

Par comparaison avec le budget du Conseil Général de la Moselle pour l'entretien de ses 3 800 km de routes, le Conseil Général du Lot-et-Garonne engage, quant à lui, 30 millions d'euros pour les 2 800 km de routes qui lui échoient. Cette première comparaison permet de mesurer les disparités qui risquent de naître dans le cadre de la prochaine décentralisation, entre les départements plus ou moins richement dotés. En effet, le Lot-et-Garonne ne dispose pas des mêmes moyens à consacrer à son réseau routier que la Moselle, alors même que l'usager est en droit d'attendre les mêmes conditions de sécurité, quelles que soient les limites administratives qu'il traverse.

La sécurité routière pose pour le moment plus de questions qu'elle n'apporte de réponses. Je suis cependant convaincu que la formation et l'éducation des conducteurs représentent un vecteur essentiel et prioritaire dans l'amélioration de la sécurité sur les routes.

JEAN PANHALEUX,

Directeur adjoint, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières

Bien collectif d'usage individuel, l'usage de la route nécessite d'obéir à des règles édictées pour que les écarts entre les différents utilisateurs induisent le moins de conflits possibles.

Pour Jean Panhaleux, « édicter des règles ne suffit pas. Encore faut-il que celles-ci soient respectées. Pour cela, il faut qu'elles soient connues et comprises. Et la nature humaine étant ce qu'elle est, il est indispensable de contrôler leur respect et d'appliquer des sanctions adaptées en cas de manquement. »

Ce raisonnement est à la source de la politique que le gouvernement a initié avec détermination depuis 2 ans.

Avec les résultats que l'on connaît : plus de 1 500 vies sauvées et de 27 000 blessés épargnés en 2003.

« Au sein de l'Europe, nous sommes passés de la 11me à la 8me place avec un taux de tués de 101 par million d'habitants en 2003 contre 128 en 2002 », explique le directeur adjoint à la DSCR. Avant de rappeler que cette détermination a remporté l'adhésion des Français puisqu'un récent sondage montre que les actions et mesures prises au cours des 2 dernières années sont jugées indispensables par 92 % de la population, efficaces par 93 % et qu'elles doivent être continuées sur un rythme élevé par 63 %.

Un jugement favorable qui implique cependant que pour être respectées les règles soient bien connues et bien comprises.

« C'est tout le sens des actions de formation et des actions de communication sans oublier la responsabilisation des autorités de police et des gestionnaires de voirie qui ont été menées », poursuit Jean Panhaleux.

La communication passe par les **équipements de la route**

Pour lui « la formation ne se réduit pas au seul apprentissage de la conduite dispensée par les auto-écoles qui doit tendre vers l'excellence, mais commence dès le plus jeune âge en milieu scolaire et dans le cadre familial.

La communication, quant à elle, ne se limite pas aux grandes campagnes de rappel des règles. C'est également les informations que les infrastructures et leur environnement donnent aux conducteurs de façon directe à travers la signalisation qui doit être adaptée, lisible, compréhensible, par exemple, ou indirecte par la géométrie des voies, l'occupation des abords. Lorsqu'un usager traverse une agglomération, il lui est plus facile et évident d'adopter les règles urbaines de conduite s'il y a effectivement un espace bâti continu que si tout lui donne l'impression de se trouver en rase campagne. »

Dès lors, la nécessité de concevoir, d'aménager et d'entretenir les routes et les rues devient un objectif prioritaire afin d'offrir aux usagers des informations toujours aussi claires, homogènes et parfaitement compréhensibles. Une conception et un entretien qui auront pour objectif de favoriser le partage de la route par une diversité toujours plus grande d'utilisateurs : rollers, trottinettes électriques s'ajoutant aux piétons, 2 roues, transports en communs, voitures particulières, poids lourds.

Appelant alors de ses vœux une évolution des pratiques de tous les acteurs de la route, Jean Panhaleux leur propose pour objectif « de faire en sorte que les routes et les rues soient véritablement des lieux de vie et non de drames, des lieux partagés par tous, des lieux où chacun respecte l'autre grâce à une conduite apaisée, une conduite citoyenne. »

Entretien avec Hervé MARITON - Député de la Drôme, rapporteur spécial du budget de l'Équipement et des transports terrestres

MIEUX COMPRENDRE LES ENJEUX LIÉS AUX INFRASTRUCTURES

Signes : Quels enseignements tirez-vous de ces Rencontres consacrées au rôle des infrastructures dans l'amélioration de la sécurité routière ?

Hervé Mariton : Les débats ont mis en évidence un fait inattendu. Alors que le triptyque qui unit le conducteur, le véhicule et l'infrastructure dans les questions de sécurité routière est admis par tous, les milieux professionnels, associatifs et politiques qui sont impliqués, au premier chef dans le traitement de ces problèmes, ont plus de difficulté à aborder les enjeux liés à l'infrastructure que ceux liés à l'usager.
Pourtant, chacun admet que l'effort de sécurité routière ne saurait être partagé dans la durée que s'il repose autant sur le public (compris au sens large) que sur les concepteurs de véhicules et les gestionnaires d'infrastructures.
Réfléchir sur le rôle des infrastructures ne doit pas être l'occasion d'envoyer de mauvais signaux aux usagers. Il est utile de maintenir la pression constante sur leur comportement. Il apparaît, cependant, nécessaire de leur donner la parole afin qu'ils expriment leur vision de la sécurité et indiquent les dangers qu'ils perçoivent, notamment au niveau des infrastructures.
Dans le cadre de la décentralisation, il est par ailleurs important de rappeler que la sécurité routière est une politique d'envergure nationale. Elle est fondée sur les prescriptions du maître d'ouvrage, les exigences de la réglementation et les améliorations apportées grâce aux mécanismes d'alerte. Chaque acteur concerné est cependant invité à y concourir, sur la base d'une coordination poussée.
Dans cette perspective, les infrastructures doivent répondre à trois exigences :

- prévoir, en veillant aux qualités de la conception - même si certaines lois visent moins à une obligation de résultats qu'à une obligation de moyens ;
- savoir, en alimentant les statistiques d'accidentologie - et en les communiquant largement, avec toutes les précautions pédagogiques qui s'imposent ;
- agir, en mettant en œuvre les moyens nécessaires - qu'il s'agisse de réaliser certains travaux ou de contribuer à l'interaction entre le conducteur, le véhicule et l'infrastructure.

Signes : Justement, quelques jours après la tenue de ces Rencontres, le Président de la République a officiellement annoncé, pour l'automne, la publication des cartes routières des accidents. Une belle mise en perspective des travaux de cette journée d'échanges ?

Hervé Mariton : Je crois qu'il faut considérer ces 11mes Rencontres Parlementaires comme une étape utile dans ce cheminement. La publication de ces cartes a fait l'objet de certaines résistances et il était bon que tous les points de vues puissent être exprimés. Les rencontres ont permis à chacun de se positionner et je remercie Patrice Parisé de l'avoir fait comme il l'a fait car cela permet à tous de bien comprendre qu'en aucun cas, ces cartes ne pourront être appréciées comme des sauf-conduits. La connaissance de l'accidentologie des routes empruntées ne dispensera jamais de la plus absolue prudence. Pour autant, elles constitueront, à mon sens, des guides très utiles pour les automobilistes.

Signes : Elles seront dans un premier temps disponibles pour le seul réseau national. L'élu que vous êtes est-il favorable à la publication de cartes départementales ?

Hervé Mariton : Je crois, en effet, qu'il sera bon que, dans un deuxième temps, ces cartes soient aussi disponibles pour le réseau départemental et ce pour plusieurs raisons. C'est le réseau qui en taille est le plus important et c'est aussi le plus accidentogène. Comme de surcroît le réseau national va être en grande partie confié aux départements, ces cartes départementales deviendront vite essentielles pour donner une image réelle du réseau.

Pour autant, il est probable que, dans un premier temps, nous ne puissions présenter qu'une succession de points plus qu'une véritable logique d'itinéraires. Ces derniers exigeront donc des départements qu'ils construisent ces itinéraires pour que les cartes prennent toute leur justification.

Pour en savoir plus

Ce numéro de Signes présente un résumé des interventions d'une grande partie de ce colloque. Dans notre prochain numéro, une interview de Richard DELL'AGNOLA, député du Val-de-Marne, mettra en perspective la table ronde de l'après-midi « VIVRE LA ROUTE : LA PARTAGER, LA POLICER » et permettra de faire le point sur les travaux du Groupe d'études qu'il préside à l'Assemblée Nationale, sur la Route et la sécurité.

Directeur de la publication : Jean-Marc Dieulefet - Comité de rédaction : Lionel Couche, Alain Figuls, Jacques Gedeau, Jean-Max Gillet, Dominique Mondé.
Coordination : Nicole Mitrani - Rédacteur : Philippe Billon - Conception/Réalisation : All Write 01 53 59 83 83.
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