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

Signes

DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

Photo F.Cepas D.S.C.R.

Interview

HERVÉ MARITON

DÉPUTÉ DE LA DRÔME - RAPPORTEUR DU BUDGET DE L'EQUIPEMENT

"UNE BONNE CONNAISSANCE DE L'ÉTAT DES RÉSEAUX EST INDISPENSABLE"

Rapporteur du budget de l'Equipement et rapporteur de la Commission d'enquête sur l'évolution de la fiscalité locale qui auditionnait, le 11 mai dernier, Monsieur Patrice Parisé, Directeur des Routes, le député de la Drôme, Hervé Mariton, développe une vision très concrète des enjeux liés à la sécurité routière.
Réalisation en cours de l'étude exhaustive des routes nationales qui doivent être transférées aux départements, déploiement de la démarche SURE initiée par la DSCR et la DR sur 15 itinéraires pilotes, c'est pour commenter une actualité renforcée par la tenue des 12èmes rencontres parlementaires de la sécurité routière que Signes l'a rencontré.

Signes : Il semble que l'un des enjeux de la discussion qui s'est instaurée entre les services de l'Etat et les départements reste l'appréciation de la qualité du réseau national qui va être transféré et notamment la question de la prise en charge d'une éventuelle remise à niveau avant transfert. L'étude exhaustive inscrite dans la loi du 13 août 2004 ne sera-t-elle pas en mesure d'apporter des éléments de réponse à ce débat ?

Hervé Mariton : Il ne me semble pas qu'il puisse être dit que le réseau national, pas plus que le réseau départemental, soit dans un état catastrophique. Pour autant, il existe clairement des points noirs et des itinéraires qui prêtent aujourd'hui à discussion et que l'étude ne manquera pas de mettre en exergue.
Vous aurez sûrement noté que les modalités du transfert des ressources devant accompagner le transfert des routes nationales, globalement favorable aux départements, entraînera des disparités, au demeurant limitées, entre les départements. Avec pour conséquence d'un point

> Suite page 2

édito

PARTAGER TOUTES LES EXPÉRIENCES

Inscrite dans la loi du 13 août dernier, l'étude exhaustive des routes nationales qui vont être transférées aux départements, permettra d'actualiser les connaissances relatives à l'état de ces routes. La démarche SURE constitue une nouvelle illustration très concrète de la volonté de l'Etat de traiter les itinéraires réputés dangereux.
Analyse, diagnostic, actions, évaluation, la démarche SURE s'appuie sur quatre étapes fondamentales. Elles ont pour objectif de mettre en place des solutions pertinentes, économiques et efficaces. Des solutions qui offriraient aux automobilistes des conditions d'usage, et de sécurité optimales pour une route qui soit en phase avec les comportements qu'à juste titre, on exige d'eux.
Une idée parfaitement résumée par le concept de "route apaisée" que souhaite initier Hervé Mariton, député de la Drôme et rapporteur du budget de l'Equipement.
En se faisant l'écho de ces applications développées dans le cadre de la démarche SURE, mais aussi en présentant les expérimentations que les départements mettent en œuvre pour se doter d'outils de planification de leurs politiques d'entretien, le SER souhaite faire partager toutes les expériences et relayer les initiatives locales pour un meilleur entretien du patrimoine routier.
Une information que nous développerons très prochainement, après avoir donné la parole, dans ce numéro, aux principaux acteurs de cette démarche SURE : Patrice Parisé directeur général des routes et Jean Panhaleux, adjoint du directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières.

Jean-Marc Dieulefet
Président du SER

ATTENTION CHANTIER : "JE TRAVAILLE POUR VOUS, FAITES ATTENTION À MOI"

Trafic, usure des routes, réparations, entretien et amélioration du réseau, exigent des interventions de plus en plus fréquentes. Au total près de 100 000 chantiers sur le réseau routier français chaque année.

Ces travaux, tout comme les interventions d'urgence en cas d'accident, supposent que les flux de circulation soient ralentis afin de protéger les professionnels qui interviennent sur ces chantiers. Or 44% des automobilistes dépassent de plus de 20 km/h les limitations de vitesse autorisées sur les voies aux abords des chantiers et 20% ne respectent pas les distances de sécurité (Source ASFA). Ces imprudences entraînent chaque année des centaines d'accidents graves à l'instar de celui, tragique, qui a coûté la vie à un agent de la DDE de Charente-Maritime le 7 juin dernier.

C'est pour lutter contre ce fléau et sensibiliser les automobilistes au respect des règles à l'abord des chantiers que, pour la troisième année consécutive, le Ministère de l'Equipement et ses partenaires - dont le SER - mènent une campagne d'information sur le thème : "Je travaille pour vous, faites attention à moi". A leur initiative, les partenaires diffusent et utilisent les mêmes outils de communication, affiches, dépliants, vitrophanie autour de ce même slogan. Les radios d'autoroutes et certaines radios locales diffusent des modules pré-enregistrés (témoignages d'usagers de la route et d'agents, interviews d'experts, messages de sensibilisation) traitant des questions de sécurité routière aux abords des chantiers.

Les Directions Départementales de l'Equipement et les sociétés d'autoroutes organisent également au cours de l'année des actions de sensibilisation sur le terrain et diffusent largement le dépliant d'information.

Enfin, des éléments d'information sont également relayés par le site de la Sécurité Routière. www.securiteroutiere.gouv.fr et par les sites Internet partenaires de la Sécurité Routière, notamment autoroutes.fr, mappy.fr, viamichelin.fr etc. ainsi que par Bison futé.

Interview

"UNE BONNE CONNAISSANCE DE L'ÉTAT DES RÉSEAUX EST INDISPENSABLE"

HERVÉ MARITON

DÉPUTÉ DE LA DRÔME - RAPPORTEUR DU BUDGET DE L'EQUIPEMENT

de vue économique, des départements risquant d'être perdants et d'autres plutôt gagnants. Il sera donc opportun que l'Etat engage une négociation avec les premiers afin que, sur des portions de voiries transférées légitimant des travaux, des accords spécifiques interviennent.

Signes : Les départements sont-ils associés à cette étude exhaustive du réseau transféré ?

Hervé Mariton : Les conventions de transferts font l'objet d'aller-retour entre les services de l'équipement et les services des conseils généraux. Ils ont d'ailleurs une grande habitude de travailler ensemble. La base technique sur laquelle chacun s'appuie est solide et partagée. Les départements qui s'estimeraient perdants à l'issue du transfert proposé doivent cependant disposer d'une certaine marge de négociation.

Signes : Au-delà de cette question des routes nationales transférées, quelles que soient les démarches d'amélioration de la sécurité routière poursuivies par les départements, gestion du patrimoine, approche HQE de la route, politique d'entretien..., ne pensez-vous pas qu'elles passent toutes par un état des lieux préalable des réseaux ?

Hervé Mariton : Il me paraît indiscutable qu'une bonne connaissance de l'état des réseaux est indispensable.

Souvenez-vous les conclusions que nous avions pu élaborer à l'issue des dernières rencontres parlementaires. Je crois que tout indique que nous devons aller vers un concept de certification de la route, nationale comme départementale. Une certification au sens où on l'entend traditionnellement, c'est-à-dire une appréciation simultanée de ses caractéristiques techniques et de sa performance.

Le colloque 2005 du 30 juin devrait permettre de lancer et affiner le concept auquel je crois beaucoup de "route apaisée", qui passe nécessairement, à mon sens, par cette certification de la route.

Signes : La démarche SURE initiée par la DSCR et la DR est actuellement testée sur 15 itinéraires-pilotes. Pensez-vous que cette démarche puisse-être duplicable sur les réseaux départementaux ?

Hervé Mariton : Je crois, en effet, que la démarche SURE peut constituer un excellent point de départ pour nourrir la réflexion que les départements doivent avoir sur leurs réseaux.

SURE : une démarche à étendre au niveau local

La politique de sécurité routière est une politique qui, pour tenir compte de tous les enjeux et de tous les objectifs, est définie au niveau national. Aussi, dans le respect de l'autonomie des collectivités locales, il me paraît tout à fait intéressant d'envisager que la démarche SURE puisse être étendue au niveau local.

Telle est d'ailleurs sans doute l'une des forces de la décentralisation : permettre la relation entre les enjeux nationaux et les actions au niveau local, mais aussi de faire partager et d'impliquer les collectivités locales sur des choix politiques forts en apportant des éléments de réponses et des solutions ayant fait leurs preuves.

Patrice Parisé
Directeur Général des Routes

"TRAITER EN PRIORITÉ LES AXES OÙ L'ACCIDENTOLOGIE EST ANORMALEMENT ÉLEVÉE"

Signes : Quels sont les objectifs poursuivis par la démarche SURE ?

Patrice Parisé : L'objectif principal de la démarche SURE est de faire mieux et plus pour la sécurité des usagers des routes nationales existantes.

On sait d'expérience que procéder, sur les routes existantes, à des aménagements visant à les mettre en conformité à des normes techniques n'est pas la méthode la plus efficace. Cela coûte en effet très cher et les résultats obtenus sont faibles. Il est préférable de traiter prioritairement les axes où l'accidentalité est anormalement élevée en ayant une connaissance aussi précise que possible de la façon dont les accidents s'y produisent de manière à apporter les bonnes solutions. C'est en procédant ainsi que l'on peut obtenir les meilleurs gains de sécurité au meilleur coût. La démarche SURE est bâtie sur ces principes.

Le développement de la démarche SURE est également l'occasion de moderniser et rationaliser les méthodes utilisées pour définir et mettre en œuvre les aménagements de sécurité sur le réseau. Cette démarche est avant tout réactive et pragmatique, susceptible d'être mise en œuvre à toutes les échelles, que ce soit au moyen d'interventions lourdes ou d'aménagements ponctuels permettant de réagir rapidement, le cas échéant provisoirement.

Il convient de noter que la démarche SURE n'est que l'un des axes développés par les services routiers de l'Etat pour assurer la sécurité des usagers sur les routes nationales, complémentaire des actions de développement du réseau, de contrôle qualité et d'audit avant mise en service des projets neufs, et d'entretien courant et de programmes spécifiques (comme par exemple la mise en place de glissières motos et le traitement des obstacles latéraux).

Signes : Comment les itinéraires-pilotes ont-ils été sélectionnés et quand pourra-t-on analyser les résultats concrets de la démarche sur ces sites ?

Patrice Parisé : Sans attendre la finalisation complète de la méthodologie SURE, la direction des routes a souhaité engager au plus vite les premières études. Ainsi, une quinzaine d'itinéraires-pilotes a été choisie pour tester concrètement cette méthode sur le terrain. Les enseignements tirés de ces premières études contribueront à la mettre définitivement au point et à valider le dispositif de formation des services.

Une démarche applicable sur tous les réseaux

Les tronçons d'itinéraires sélectionnés ont été proposés par le réseau scientifique et technique du Ministère de l'Equipement en fonction de l'analyse des données d'accidents (fichier national des accidents). Les services déconcentrés (DDE, DRE) ont été consultés et ont fait part de leur analyse. La nécessité de mobiliser une équipe au sein de chaque centre d'études techniques de l'équipement a été également un critère de choix déterminant puisqu'un des objectifs de cette phase de test est de familiariser tous les services à cette nouvelle méthode.

Les études de diagnostic de sécurité ont été menées sur les 15 itinéraires pilotes. En 2005, sur la base des conclusions du diagnostic, les DDE engagent les premières actions concrètes d'un plan pluriannuel. A la fin de l'année, la première phase des travaux sera achevée sur la plupart des itinéraires. Ces actions seront poursuivies en 2006. L'évaluation des actions menées fait partie intégrante de la méthode SURE et une analyse de l'évolution annuelle de l'accidentologie sur les sites traités sera réalisée. Un recul de 3 ans minimum après aménagement sera toutefois nécessaire pour pouvoir effectuer des comparaisons avant-après et en tirer des conclusions significatives.

Signes : Comment imaginez-vous que cette démarche puisse faire l'objet d'une duplication par les départements pour leurs réseaux actuels et pour celui qu'ils vont être conduits à reprendre dans le cadre de la décentralisation ?

Patrice Parisé : SURE a naturellement vocation à s'appliquer à l'ensemble du réseau routier français mais cette démarche, proposée par les services de l'Etat, n'est actuellement déployée que sur le réseau routier national. Cela permet d'en éprouver la pertinence avant d'engager sa promotion auprès des collectivités territoriales. D'ores et déjà, des échanges entre techniciens des services de l'Etat et des collectivités territoriales s'établissent sur le terrain. Ils ne pourront que se développer à mesure de la concrétisation de la démarche.

La première phase, celle des études d'enjeux, est actuellement en cours sur l'ensemble du réseau national dans sa configuration actuelle. Les études menées sur les tronçons de routes nationales qui seront transférées aux départements leur seront évidemment transmises.

Sans attendre cette échéance, les services des départements seront tenus informés par les DDE chaque fois qu'un tronçon prioritaire pour la deuxième phase de la démarche, celle de l'étude de diagnostic, sera situé sur une route appelée à leur être transférée. Ces services pourront alors, s'ils le souhaitent, participer à la réalisation du diagnostic de sécurité en fonction duquel sont arrêtées les actions concrètes.

Jean Panhaleux
Adjoint du Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières

"L'ETAT SE DOIT D'ÊTRE EXEMPLAIRE SUR SON PROPRE RÉSEAU"

Photo F.Cepas D.S.C.R.

Signes : Quels sont les enjeux de la démarche SURE et les perspectives de gains en termes de sécurité routière ?

Jean Panhaleux : Chacun sait que la sécurité routière est l'une des priorités du gouvernement, et la politique suivie en la matière est fondée sur deux axes complémentaires et indispensables pour obtenir des résultats immédiats, tout en les inscrivant dans la durée : le respect de la règle et la prévention. Un accident étant le résultat d'un dysfonctionnement d'un système impliquant un conducteur dans un véhicule sur une route, les analyses systémiques des accidents de la route ont montré que le facteur "infrastructures" était présent dans 40% des accidents mortels. Il apparaît donc légitime d'examiner, ce qui au nom de l'infrastructure, peut contribuer à améliorer la sécurité routière, éviter des accidents, mais lorsqu'ils surviennent, faire en sorte que leurs conséquences ne soient pas aggravées. La démarche SURE (Sécurité des usagers sur les routes existantes) a été élaborée dans le but de compléter les méthodes et les outils susceptibles d'améliorer les conditions de sécurité offertes par les infrastructures routières déjà en service.

Signes : Comment cette démarche s'organise-t-elle sur le terrain ?

Jean Panhaleux : La démarche a pour ambition de concentrer les efforts aux endroits où les actions seront les plus efficaces, autrement dit, là où l'accidentalité qui met en jeu l'infrastructure est la plus élevée. Il s'agit de privilégier la mise en œuvre de solutions pragmatiques relevant de l'aménagement de la route, mais aussi de l'entretien et de l'exploitation, et de préconiser des actions susceptibles de s'intégrer dans l'activité courante des services déconcentrés de notre ministère.
L'application de la méthode sur le terrain s'organise suivant quatre étapes. L'étude d'enjeux, qui permet de classer les itinéraires selon des critères de priorité liés à l'accidentologie, est réalisée par les directions régionales de l'Equipement. Une fois les itinéraires retenus, les Directions Départementales de l'Equipement conduisent le diagnostic de sécurité, qui, à partir d'une analyse des circonstances et des lieux d'accident, leur permet de choisir, d'étudier puis de réaliser les actions sur le terrain, pour procéder enfin à leur évaluation. Alors que la démarche SURE se déploie maintenant sur l'ensemble du réseau national, elle est appliquée depuis un an sur quinze itinéraires pilotes choisis pour leur f o rte accidentalité.

15 itinéraires pilotes

Quatre étapes pour agir

Signes : Comment les tâches se répartissent-elles entre la DSCR et la DR ?

Jean Panhaleux : Le pilotage de la démarche SURE est assuré conjointement par la DSCR (Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières) et la DR (Direction des Routes), la première au titre de sa politique de sécurité routière qui s'applique à l'ensemble du territoire quel que soit le réseau, la seconde en tant que maître d'ouvrage et gestionnaire du réseau routier national. A ce titre, comme du reste les autres maîtres d'ouvrage routiers (départements et communes), la DR est responsable de la sécurité de ses infrastructures et des actions qu'elle entend mettre en œuvre sur son réseau. Représentées depuis le début dans l'élaboration de la démarche, les deux directions participent aux instances de pilotage du projet : comité de pilotage et comité technique.

Signes : Comment envisagez-vous de mettre en valeur cette démarche auprès des autres maîtres d'ouvrage ?

Jean Panhaleux : Comme le rappelle la circulaire du 1er septembre 2004, la démarche SURE peut être appliquée par les collectivités territoriales, maîtres d'ouvrage des réseaux départementaux ou communaux, qui sont volontaires. Il appartient à ces collectivités de décider de la mise en oeuvre de la démarche. Nous nous assurerons de la diffusion de la doctrine, de la méthode et de l'information sur le nécessaire accompagnement, pour leur mise en œuvre.
Dans la perspective du transfert à ces dernières d'une partie du réseau national dans le cadre de la décentralisation, les services déconcentrés de l'Etat sont incités à adopter une attitude ouverte vis-à-vis des collectivités et à les associer au déroulement des études. L'Etat se doit d'être exemplaire sur son propre réseau et s'efforcer de renforcer la concertation avec les représentants des collectivités territoriales au sein des structures existantes dans la communauté technique comme, par exemple, le club d'échanges d'expériences sur routes départementales.

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. Imprimerie BM
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