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

Signes

DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

12mes RENCONTRES PARLEMENTAIRES SUR LA ROUTE ET LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

AU-DELÀ DE "L'EFFET RADAR"...

Organisées par Hervé Mariton, Député de la Drôme, les 12mes Rencontres Parlementaires sur la Route et la Sécurité Routière avaient pour thème "Radars, évolution des contrôles et progrès des comportements". Symbole de la politique de sécurité routière, le radar, notamment automatique, est devenu, en quelques années, le dispositif contrôle-sanction incontournable sur les routes de France. Pourtant, comme nombre d'intervenants l'ont noté, ces résultats, aussi spectaculaires soient-ils, ne sauraient permettre de faire l'économie d'une politique plus vaste.

Photo D.S.C.R.

"Rappelons que 5000 vies et sans doute autant de handicaps lourds, ont été épargnés depuis la mise en œuvre des mesures liées au contrôle-sanction automatique". Par ce simple chiffre, Gérard Acourt, président de l'ECF (Ecole de Conduite Française) a rappelé combien, depuis le 18 décembre 2002 et la décision d'implanter quelques 1000 radars automatiques sur les routes de France, la sécurité routière avait progressé. De la queue du peloton européen, la France a depuis effectué un pas de géant en décuplant la probabilité d'être contrôlé et, le cas échéant, en réduisant considérablement la possibilité de passer au travers de la sanction. A ce titre de nombreux intervenants ont noté que les exceptions (motocyclistes, véhicules étrangers ou administratifs...) pouvaient, à terme, nuire à la bonne acceptation du système par les Français. Or, cette égalité stricte des Français face à la possibilité d'une sanction demeure la condition indispensable pour que "l'effet radar" remplisse son rôle pédagogique et soit susceptible de provoquer un changement de comportement profond des automobilistes. C'est pourquoi, comme l'ont affirmé les principaux représentants des pouvoirs publics au cours de cette journée, plusieurs solutions sont actuellement à l'étude pour garantir et améliorer cette équité.

> Suite page 2

édito

LA SÉCURITÉ DES USAGERS : LE SEUL CRITÈRE

Les Rencontres Parlementaires sur la Route et la Sécurité Routière organisées par Hervé Mariton, Député de la Drôme et rapporteur du budget de l'Equipement, démontrent toute leur pertinence, toute leur utilité. Largement consacrée à faire le bilan des actions menées pour faire évoluer le comportement des automobilistes et notamment à "calculer l'effet radar", l'édition 2005 a rappelé l'efficacité de cette politique gouvernementale.

L'extraordinaire changement d'attitude des français quant à la vitesse est, nous l'espérons tous, en train de devenir une tendance lourde révélant un nouveau "civisme" sur la route. Et c'est bien toute la valeur de cette stratégie que d'avoir démontré que les français pouvaient s'assagir, voire même devenir conscients que si la route est un espace de liberté, elle ne le restera que si elle est partagée intelligemment, paisiblement.

Par là même, cette sensibilisation montre aussi combien, maintenant que les "chauffards" sont tenus en respect par les radars, tous les autres automobilistes, c'est à dire la grande majorité d'entre eux, ont droit à une route qui leur permette cette conduite apaisée à laquelle ils aspirent.

En un mot, une route systématiquement entretenue et améliorée pour que l'infrastructure participe, elle aussi, activement à l'amélioration de la sécurité routière.

C'est sur ce nouvel axe politique que le Premier Ministre s'est engagé lors des Etats Généraux de la Sécurité Routière, le 20 octobre dernier en déclarant : *"le réseau routier bénéficiera largement de la relance de l'investissement public que j'ai décidée : la nouvelle Agence de financement des infrastructures de transport de France verra donc ses moyens augmenter de 80 % l'an prochain.*

Cela nous permettra de réaliser de nouveaux aménagements : qu'il s'agisse de contournements d'agglomérations sur des routes à forte circulation, de mises à deux fois deux voies ou de suppression des carrefours dangereux. Je souhaite que ces opérations contribuent de manière décisive à améliorer la sécurité routière. La sécurité des usagers doit être le critère le plus important."

Jean-Marc Dieulefet - Président du SER

12mes Rencontres parlementaires sur la Route et la sécurité routière

AU-DELÀ DE "L'EFFET RADAR"...

Suite de la page 1

Aussi, en s'attaquant à l'une des principales sources de l'accidentologie (la vitesse excessive est à l'origine de 30 % des accidents mortels), les radars s'appliquent donc à changer efficacement le comportement des conducteurs. A titre d'illustration, Rémy Heitz, Délégué Interministériel à la Sécurité Routière, a rappelé que "les accidents dans les zones d'implantation des radars ont diminué de 86 %."

Mais qu'en est-il des secteurs où ne sont pas implantés les radars ? L'avenir de la sécurité routière se réduit-il à la multiplication du nombre de radars ? N'observe-t-on pas ici ou là, comme dans le département de l'Ain, une légère remontée de la vitesse moyenne ?

Quel surcroît de sécurité pour les automobilistes qui respectent les limitations de vitesse ? Toutes ces questions relatives aux limites de la solution "radars" furent abordées également au cours des débats. Sans compter que, comme l'a énoncé Ari Vatanen, aujourd'hui Député Européen, "l'homme adapte toujours son comportement aux risques de poursuites et de sanctions encourues". En d'autres termes, les automobilistes sont toujours susceptibles d'exploiter toutes les faiblesses d'un système.

Aussi, l'intervention de Pascal Lechanteur, chargé de la sous-direction de la gestion du réseau, Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer au sujet de l'audit des infrastructures et des équipements, a-t-elle ouvert d'autres horizons. En rappelant que la qualité des infrastructures routières devait aussi être l'un des axes importants d'une politique de sécurité routière. À ce titre, il devait présenter deux opérations phares : le contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR), consistant en une "démarche qualité" développée depuis la réalisation des projets jusqu'à leur mise en service, et la démarche Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE) qui, comme nous l'évoquions ici dans notre dernier numéro, a vocation à traiter les "itinéraires les plus préoccupants du point de vue de la sécurité routière".

La qualité de l'infrastructure et des équipements de la route au centre du concept de la route apaisée

"Par ailleurs, devait-il rappeler, une idée est née de la volonté d'inciter les conducteurs à rouler moins vite, plus sereinement mais sans inattention : le concept d'une route favorisant "une conduite apaisée". Il s'agit ici de contribuer à la réduction de la vitesse en agissant sur la conception de l'infrastructure et de ses abords. Autrement dit, l'objectif consiste à créer des routes moins favorables à la vitesse, tout en tenant compte des évolutions sociales pour agir sur les comportements", concluait-il. Avant d'annoncer un colloque sur ce thème pour le début de l'année 2006 qui sera, à n'en point douter, l'année qui mettra ce concept sur orbite.

En effet, cette idée devait être réaffirmée par Dominique PERBEN, Ministre des Transports, de l'Equipement, du Tourisme et de la Mer lors des Deuxièmes Etats Généraux de la Sécurité Routière qui se sont tenus le 20 octobre 2005 : "Je peux par ailleurs vous assurer que, dans les responsabilités qui sont les miennes, au titre de l'équipement, la sécurité des usagers, quels que soient leurs modes de transport, constitue une priorité absolue. Dans la conception, la rénovation et l'entretien des infrastructures, nous devons tout faire pour favoriser une conduite apaisée et un partage harmonieux de la route par toutes les catégories d'usagers. Et lorsque je dis "nous", j'associe tous les gestionnaires de voiries, notamment les collectivités locales."

Autre intervention remarquée, celle de Xavier Leperq, Directeur Général France, de COLAS qui devait s'intéresser au triptyque "Conducteur - Véhicule - Infrastructure". Après avoir fait part des résultats spectaculaires d'une expérience menée au sein de son entreprise pour limiter le nombre d'accidents ("nous avons enregistré une réduction de 51 % de notre nombre d'accidents, alors que notre parc de véhicules augmentait de 56 % pendant la même période", Xavier Leperq fit un parallèle entre la responsabilité de l'usager de la route et celle du maître d'ouvrage des infrastructures :

"Si l'usager n'entretient pas correctement son véhicule, il est sanctionné. Cependant, quid de la sanction appliquée en cas d'absence de mise à niveau des infrastructures par les maîtres d'ouvrage ? Il en va, là aussi, du principe d'équité vis-à-vis des usagers de la route. On peut également se demander s'il est normal qu'un passage pour piétons soit implanté à tel endroit dangereux."

Cette idée de cohérence et d'adéquation des dispositifs de sécurité routière à la règle, qu'ils ont pour mission de rappeler aux automobilistes, n'est pas nouvelle.

En cela, il rejoignait les acteurs de la route, élus comme professionnels et techniciens de la sécurité routière, qui régulièrement affirment l'importance d'une règle qui soit en tout point respectable pour pouvoir être respectée et trouver ainsi toute son efficacité.

Signalisation horizontale pour création de zones de transition réalisée dans le cadre de la démarche SURE menée par la DDE 39 en 2005.

DEMARCHE SURE EN DDE 39

"DES INTERVENTIONS FINANCIÈREMENT MODESTES MAIS AYANT UN FORT IMPACT SUR LA RÉDUCTION DE L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE"

Assurant la gestion d'un tronçon de route nationale présentant une accidentologie supérieure à la moyenne nationale, la DDE du Jura a lancé une démarche SURE sur une section de 26 kms.
Avec Daniel Bondier, chef de la CDES et Christophe Roux, son adjoint, Signes analyse les différentes étapes de cette démarche pour que les infrastructures ne soient plus une cause d'accident.

La section prise en compte dans la démarche SURE initiée par la DDE du Jura est longue de 26 kms. Les données de l'étude reposent essentiellement sur l'exploitation du fichier d'accidents entre 1998 et 2002 et les éléments objectifs d'analyse de la voie.

Principaux résultats du diagnostic

L'exploitation du fichier d'accidents a permis d'analyser les circonstances du déroulement de 47 accidents corporels ayant fait 84 victimes dont 15 tués, 24 blessés graves et 45 blessés légers. L'un des seuls facteurs significativement différent des moyennes nationales et jurassiennes est le pourcentage de PL impliqués. L'accidentologie est majoritairement diffuse sur ce tronçon. Mais l'analyse a toutefois pu révéler 4 zones d'accumulation de niveau 1 - le niveau le moins "aigu" - avec intersection:

- virage au pied des Monts de Buvilly,
- dans la descente des Monts de Buvilly,
- au milieu des parcelles viticoles,
- au droit de l'accès à Montigny les Arsures.

L'analyse a cherché à ranger les types d'accidents en familles ou scénarii. 10 familles ont été mises en évidence, les plus représentées étant :

- les 14 accidents en intersections,
- 7 accidents liés à des pertes de contrôle en courbe en conditions climatiques particulières,
- 5 accidents dûs à l'alcool,
- 5 accidents liés à des dépassements, ou manoeuvres d'évitement,
- 5 accidents dûs à des problèmes mécaniques ou de chargement.

Hétérogénéité des infrastructures

La principale caractéristique de la section est son hétérogénéité : 12 changements de profil en travers. S'y ajoutent la présence de 2 sections à 4 voies qu'on ne pourrait plus réaliser aujourd'hui : absence de TPC et voies de gauche de largeur réduite. Enfin, entre Buvilly et Arbois, plusieurs voies communales ou chemins de desserte de vignes débouchant directement sur la RN ont été répertoriés comme étant en relation directe avec le nombre d'accidents en intersection.

Pistes d'action 2005

Les analyses ont conduit à proposer 3 actions sur l'ensemble de la section :

- création de zones de récupération,
- création de zones d'évitement de véhicules en attente de T à G,
- signalisation horizontale pour création de zones de transition.

Ces actions ont bénéficié, pour 2005, d'un financement de 428 000 euros.

Effet d'entraînement auprès du Département

A la suite des différentes communications faites en conseil départemental de sécurité, et aussi en raison des contacts étroits entre le service des routes départementales du CG 39 et la CDES 39, le Département a décidé en 2005 de consacrer 1 million d'euros à la réalisation d'aménagements de sécurité s'inspirant fortement de la philosophie SURE. Il s'agit d'interventions modestes sur le plan financier, mais ayant un fort impact sur la réduction de l'insécurité routière. Toutefois, la démarche repose essentiellement sur des réunions cantonales avec l'ensemble des maires, au cours desquelles ces derniers donnent leur sentiment sur l'état du réseau. Il en résulte des propositions très hétérogènes et faisant une large part à la subjectivité des intervenants. Un important travail de tri sera nécessaire pour sélectionner les aménagements à réaliser. La DDE mettra à disposition sa connaissance de l'accidentologie locale et son expertise technique sur les propositions faites.

interview

DEMARCHE SURE EN DDE 39

DÉFINIR LES URGENCES ET LES TRAITER EN PRIORITÉ

Approche giratoire, branche sud avant travaux

En Indre et Loire, la démarche SURE a été " déclenchée" sur un tronçon de 22 kms de la RN10 connaissant une accidentologie spécifique, notamment liée à une forte proportion de trajets domicile-travail, traditionnellement générateurs d'accidents. Analyse des actions engagées en 2005 avec Marie-Laure Chicoisne, responsable CISER à la DDE 37.

Signes : En quoi l'itinéraire choisi pour cette démarche SURE est-il plus accidentogène ?

Marie-Laure Chicoisne : Cet itinéraire de 22 kms de RN10 se caractérise notamment par de nombreuses intersections, un trafic poids lourds important et des traversées d'agglomérations telles que Château-Renault.

En fait, il s'agit d'un parcours très emprunté par les personnes travaillant sur Tours et habitant au nord du département à la limite du Loir et Cher.

L'analyse de l'accidentologie globale a fait ressortir 43 accidents sur la période 1998/2002 dont 12 tués concentrés sur 8 accidents, 29 blessés graves et 30 légers.

Sur 43 accidents, 18 ont eu lieu à une intersection, un quart mettait en cause un poids lourds, 16 ont donné lieu à un choc frontal.

Cette accumulation d'accidents se concentre sur des portions relativement courtes. Le diagnostic établi par le CETE a permis de découper cet itinéraire en 6 séquences, dont une ayant connu quatre accidents graves sur 850 mètres, une autre, 7 accidents sur 1850 mètres.

Sur l'une de ces sections, l'accidentologie était amplifiée par une descente se terminant par un virage.

Enfin, nous connaissions une proportion non négligeable d'accidents de nuit.

13 fiches actions ont été élaborées après le diagnostic du CETE. A l'issue de ce travail nous avons établit un tableau récapitulatif permettant de déterminer quelles actions pouvaient être menées en urgence avec les crédits débloqués cette année. Sachant qu'au delà de travaux lourds qui nécessitent une programmation, il a été possible d'engager plusieurs actions cette année pour améliorer notamment, la visibilité et la lisibilité de la route.

La première action a porté sur une approche de giratoire. Un stationnement poids lourds en amont masquait en partie les panneaux annonçant le giratoire. La signalisation verticale a été changée et le refuge poids lourds a été supprimé avec des glissières.

De même sur un autre site, un grand parking poids lourds en amont d'une station service occultait la visibilité des accès.

Améliorer la lisibilité de la route

Nous avons réorganisé le stationnement pour redonner une visibilité correcte sur les entrées et sorties de la station service. Sur une intersection RN/voie communale, nous avons refait la signalisation horizontale, créé des îlots d'approche et changé le régime de priorité de la voie communale.

Un autre carrefour RN/RD a été traité, afin de corriger un défaut de visibilité pour les usagers circulant sur la RD, et réduire la vitesse des usagers de la RN. En effet, un parking non délimité, situé en bordure de la RN 10, permettait aux usagers d'emprunter la RD sans ralentir. Des bordures ont été posées afin de séparer cette aire de stationnement de la chaussée. En amont, des travaux pour corriger les dévers, l'adhérence et améliorer la signalisation dans une descente avec plusieurs virages, ont été entrepris.

Autant d'actions qui entraient dans notre budget de 425 000 euros et qui permettent de rectifier une part non négligeable des dysfonctionnements constatés. D'autres actions seront proposées à la programmation pour les prochaines années avec à l'issue, une évaluation de la portée de ces actions.

ZOOM Zoom sur la démarche SURE

La méthodologie SURE prévoit quatre étapes pour chacune des démarches engagées :

- la réalisation d'une étude "d'enjeux" pour dégager les priorités parmi les itinéraires à traiter,
- la réalisation d'une étude "diagnostic" pour dégager les pistes d'action sur lesdits itinéraires,
- la conception et la réalisation des actions programmées,
- l'évaluation de l'impact des actions réalisées et le bilan de la mise en œuvre de la démarche.

Approche giratoire, branche sud après travaux

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