



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

accidents

Question écrite n° 15349

Texte de la question

M. Jean-Marc Roubaud appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur la dangerosité de nombreuses nationales, répertoriées comme « points noirs » sur notre territoire. La lutte contre la violence routière a été définie comme une priorité par le Président de la République. L'alcool au volant, la vitesse non appropriée aux routes et le non-respect du code sont autant d'infractions responsables d'accidents graves, évitables. Cependant, force est de constater que l'état de certaines infrastructures routières, essentiellement des nationales, n'est pas adapté au flux de trafic automobile. Ces « points noirs » sont d'ailleurs répertoriés par les services de l'Etat. En conséquence, il lui demande quelles mesures il entend prendre pour améliorer la sécurité, de façon préventive, sur nos nationales.

Texte de la réponse

Il convient tout d'abord de préciser que les infra-structures routières ne sont que rarement à l'origine d'accidents. D'une façon générale, la cause des accidents dépend toujours de plusieurs facteurs dans un système à trois composantes « conducteur - véhicule - environnement ». Selon les résultats des enquêtes REAGIR effectuées sur un grand nombre d'accidents mortels, l'infrastructure intervient effectivement, dans 46 % des cas, comme l'un des facteurs ayant pu contribuer à la gravité de l'accident, mais il faut souligner que le comportement de l'usager intervient, lui, dans 92 % des cas. Si l'analyse globale des accidents fait ainsi ressortir le comportement du conducteur comme facteur principal d'accident, l'analyse détaillée peut donc révéler l'infrastructure et son environnement comme facteur favorisant ou aggravant. C'est pourquoi les pouvoirs publics ont placé le renforcement de la sécurité des infrastructures au premier rang des priorités de la politique routière menée par le ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Au-delà des actions de modernisation, d'entretien ou de réhabilitation du réseau national qui contribuent efficacement à la sécurité routière, l'Etat met en oeuvre des programmes spécifiques d'aménagements ciblés sur l'amélioration de la sécurité des infrastructures. Tout d'abord, au travers des plans régionaux d'aménagements de sécurité sont prises en compte les zones ou les sections au sein desquelles le risque d'accidents est plus élevé que la moyenne sur ce type de voie et où il est possible d'agir par le biais de l'aménagement routier. Les opérations issues de cette démarche de diagnostic sont mises en oeuvre essentiellement dans le cadre des contrats de plan entre l'Etat et les régions. En complément, l'Etat met chaque année à la disposition des directions départementales de l'équipement une enveloppe de crédits destinée à financer des aménagements légers et à faible coût, qui permettent de réagir rapidement, même de façon provisoire, lorsque des problèmes d'insécurité sont identifiés, sans qu'il y ait pour autant accumulation d'accidents graves. Parmi ces actions, le traitement des obstacles latéraux, qui peuvent constituer un facteur aggravant lors d'un accident avec sortie de chaussée, est une des actions les plus fréquemment menées à titre préventif. Par ailleurs, depuis plusieurs années, les services du ministère étudient la mise en oeuvre d'une démarche de contrôle technique des infrastructures routières. Sa pertinence, comme élément d'une démarche de qualité globale sur le thème de la sécurité appliquée aux nouveaux projets routiers, a été mise en évidence. Pour les infrastructures nouvelles, un processus de contrôle de sécurité des projets routiers a été mis en place par une circulaire du 18 mai 2001 de la

direction des routes et de la direction de la sécurité et de la circulation routières ; ce dispositif s'applique systématiquement aux projets neufs du réseau national, placé sous la responsabilité de l'Etat. Il consiste à mettre en place une démarche de qualité orientée vers la sécurité routière du début à la fin du projet. Avant la mise en service, un audit de sécurité est réalisé par un auditeur qui n'a participé ni à la conception ni à la réalisation du projet. Cet auditeur est un professionnel du ministère spécialement formé : ce choix délibéré contribuera à enrichir, sur la durée, la qualité de prise en charge de la sécurité dans les nouveaux projets, l'auditeur d'aujourd'hui étant appelé à (re)devenir le concepteur ou l'aménageur de demain. Un bilan de sécurité est effectué au cours des six mois puis dans les trois ans suivant la mise en service. La réflexion se poursuit sur l'insécurité du réseau existant. L'expérience acquise dans le cadre de l'élaboration du dispositif de contrôle de sécurité des projets routiers a montré qu'il n'y a pas de lien direct, sur le réseau en service, entre le respect des normes routières et l'amélioration de la sécurité. L'exemple des routes de montagne est le plus explicite en la matière : garantir de bonnes conditions de sécurité ne signifie pas principalement élargir les chaussées mais plutôt rendre cette route cohérente avec son environnement pour qu'elle soit plus « lisible » par les usagers. Une nouvelle démarche est en cours d'élaboration. Intitulée « Sécurité des usagers sur les routes existantes » (SURE), elle est conçue dans le but de compléter les méthodes et les outils déjà développés par l'Etat pour améliorer la sécurité de ses propres infrastructures, mais aussi de les mettre à la disposition des collectivités territoriales. Brièvement résumé, l'objectif de la démarche SURE peut se décliner comme suit : identifier les sections où le risque est élevé et mettre en oeuvre des solutions adaptées traitant un problème connu ou spécifique pour faire disparaître les facteurs d'insécurité ou en atténuer les effets ; vérifier et renforcer la cohérence entre les caractéristiques de l'infrastructure et ses équipements, ses usages, son environnement, et la perception qu'en a l'utilisateur ; partager les méthodes élaborées à l'initiative de l'Etat avec les autres maîtres d'ouvrage. Une expérimentation est menée actuellement dans trois directions départementales de l'équipement avant d'être validée. Début 2004, la démarche SURE devrait ainsi pouvoir être définie et formalisée, pour ensuite être mise en oeuvre sur l'ensemble du réseau national.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Marc Roubaud](#)

Circonscription : Gard (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 15349

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 31 mars 2003, page 2350

Réponse publiée le : 14 juillet 2003, page 5631