



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## routes

Question écrite n° 32223

### Texte de la question

M. Yves Simon appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur la nécessité de développer un dispositif d'ensemble en faveur de l'amélioration de la sécurité routière. Le Gouvernement, sous l'impulsion du Président de la République, s'est lancé dans une politique durable de lutte contre l'insécurité routière, pluriannuelle et mobilisant l'ensemble des départements ministériels. Il a notamment décidé de l'installation de radars automatiques et ce dispositif a permis une baisse significative de la vitesse dans des endroits à risques. Toutefois, le Gouvernement ne saurait se limiter à cette mesure et d'autres moyens doivent être mis en oeuvre par les pouvoirs publics afin d'améliorer davantage la sécurité sur les routes de France. D'autres éléments essentiels sont à prendre en considération et il souhaiterait lui demander quelles mesures il envisage de prendre en vue d'élaborer un dispositif d'ensemble en faveur de l'amélioration de la sécurité routière en particulier pour la RCEA et la RN 7 qui traversent le département de l'Allier.

### Texte de la réponse

Dans le cadre du programme d'installation des 1 000 radars automatiques de contrôles de vitesse, qui s'échelonne de 2003 à 2005, les préfets de département ont été incités par le Gouvernement à retenir des sites d'implantation en fonction de critère d'accidentalité. Neuf radars sont implantés dans l'Allier, dont trois sur la RN 7. Même si les principales causes d'accidents de la route sont liées au comportement individuel des usagers, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer considère l'amélioration des infrastructures routières comme un volet essentiel de la politique de lutte contre l'insécurité routière. C'est dans ce sens qu'une politique d'aménagements de sécurité sur le réseau national est poursuivie suivant deux programmes : les plans régionaux d'aménagements de sécurité (PRAS), qui permettent de programmer des travaux de sécurité sur des sections de routes nationales présentant des risques particuliers, et les aménagements de sécurité d'initiative locale (ASIL), qui donnent aux directions départementales de l'équipement la possibilité de remédier rapidement à des situations dangereuses par des aménagements légers de sécurité. Dans ces programmes, une importance particulière est donnée aux opérations visant à traiter les obstacles latéraux. En outre, sur le réseau national, le ministère a mis en oeuvre deux démarches, en différenciant le cas des infrastructures neuves (projets routiers) de celui des infrastructures existantes. En premier lieu, a été instauré dès 2001 le contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR), qui comprend trois composantes : une démarche qualité pour la prise en compte de la sécurité à toutes les étapes de l'élaboration du projet ; une inspection préalable à la mise en service de l'infrastructure comprenant un audit de sécurité ; des bilans de sécurité réalisés six mois après la mise en service, puis en situation d'usage courant, trois ans après. En second lieu, une démarche visant à améliorer la sécurité des usagers sur les routes existantes la démarche SURE a été engagée en 2004 sur une quinzaine d'itinéraires et est généralisée à l'ensemble du réseau national depuis le début de l'année 2005. Cette démarche privilégie la réalisation de diagnostics de sécurité sur les routes présentant un niveau anormal d'insécurité et doit aboutir à un ordre de priorité pour les aménagements de sécurité sur l'ensemble du réseau routier national. Sur les réseaux départementaux, le Gouvernement met à disposition des collectivités

territoriales les méthodes et outils qu'il développe pour améliorer la sécurité des infrastructures. C'est ainsi que le CSPR et la démarche SURE sont proposés aux départements volontaires pour les mettre en oeuvre sur leur propre réseau. L'amélioration de la sécurité routière passe également, sur le réseau structurant, par des aménagements adaptés à l'importance et à la nature du trafic recensé. C'est pourquoi la RN 7 et la route Centre-Europe-Atlantique (RCEA) sont progressivement aménagées en route express à deux fois deux voies, leur trafic comportant notamment un pourcentage élevé de poids lourds. Le Gouvernement a eu l'occasion d'affirmer tout l'intérêt qu'il portait à l'aménagement de ces deux axes lors du comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003. Il l'a depuis confirmé lors du comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 14 octobre 2005. Il peut compter depuis fin 2004 sur l'agence de financement des infrastructures de transport de France pour accélérer la réalisation de cet objectif.

## Données clés

**Auteur :** [M. Yves Simon](#)

**Circonscription :** Allier (3<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 32223

**Rubrique :** Voirie

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** transports, équipement, tourisme et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 20 janvier 2004, page 433

**Réponse publiée le :** 14 mars 2006, page 2852