



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

accidents

Question écrite n° 5724

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 le réseau routier français, et plus particulièrement sur l'état des infrastructures routières. Cause de nombreux drames routiers, l'inadéquation des voies sur les nationales et départementales (trois voies impropres au dépassement, insuffisance des artères provoquant surcharge des voies existantes) et parfois le défaut d'entretien (signalisations peu adaptées ou endommagées, utilisation de matériaux impropres) sont à l'origine de quasiment la moitié des accidents sur nos routes (46 %). De ce fait, dans le cadre de la politique de lutte contre l'insécurité routière, il serait souhaitable de faire un bilan exact de l'état des routes françaises, tenant compte également des motifs exposés précédemment, et d'entreprendre par la suite un vaste programme de réhabilitation des infrastructures. En conséquence, il souhaiterait savoir quels types de mesures vont être adoptées pour garantir au maximum la sécurité de nos infrastructures routières.

Texte de la réponse

Il convient tout d'abord de préciser que les infrastructures routières ne sont que très 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 certain nombre d'accidents mortels (et non sur l'ensemble des accidents corporels), 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'utilisateur intervient, lui, dans 92 % des cas. Si l'analyse globale des accidents fait ressortir le comportement du conducteur comme facteur principal d'accident, l'analyse détaillée peut 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. 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 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 pas participé 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 la rendre 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 une direction départementale de l'équipement (DDE) ; elle va se poursuivre dans deux autres DDE avant d'être validée. D'ici la fin de l'année 2003, la démarche SURE devrait ainsi pouvoir être définie et évaluée, 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 : 5724

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 octobre 2002, page 3821

Réponse publiée le : 10 février 2003, page 1048