

La politique de sécurité des infrastructures routières

Rendre l'infrastructure routière plus sûre, c'est améliorer ses caractéristiques techniques, mais aussi l'interaction entre la route et le conducteur ou le véhicule, la lisibilité de la route, et assurer l'homogénéité d'un itinéraire ou, à défaut, rendre perceptibles ses hétérogénéités.

La politique de sécurité des infrastructures du réseau routier national repose sur trois axes complémentaires :

- **la réalisation de routes nouvelles**

La construction de nouvelles infrastructures, capables de supporter la croissance des trafics, participe à l'amélioration de la sécurité globale du réseau routier national.

La réalisation de nouvelles routes et autoroutes permet de délester le réseau existant d'un trafic important (contournements urbains, autoroutes) ou d'adapter le réseau existant à la croissance des trafics (mise au normes autoroutières de routes existantes).

Dans le cadre des contrats de plan Etat-Régions 2000-2006, 13 milliards d'euros seront investis sur le réseau routier national non concédé auxquels s'ajoutent les investissements des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

La sécurité des nouvelles routes est assurée par le respect de normes techniques sans cesse actualisées.

Pour garantir le respect de ces normes, les nouveaux projets du réseau routier national font systématiquement l'objet d'un [contrôle](#) tout au long de leur conception et avant leur mise en service. Pour les tunnels, les normes et les contrôles sont particulièrement renforcés depuis 2000.

- **l'entretien courant et la réhabilitation des routes existantes**

L'entretien courant et la réhabilitation des infrastructures (chaussées, ouvrages d'art, équipements, dépendances ...) auxquelles l'Etat consacre près de 600 M€ chaque année participe à la sécurité des usagers. Ces actions visent à conserver le patrimoine routier national en bon état et à permettre son usage en toute sécurité.

Parmi ces actions, il convient de citer : l'entretien des revêtements des chaussées pour maintenir l'adhérence, la mise en place de marquages routiers pour améliorer la lisibilité de la route, le fauchage et le débroussaillage des accotements pour préserver la visibilité, la viabilité hivernale pour assurer la praticabilité du réseau routier en hiver, ...

- **les démarches spécifiques d'amélioration de la sécurité des routes existantes**

En complément de l'entretien courant des routes existantes, des aménagements de sécurité sont réalisés pour réduire l'accidentalité. Sur 5 ans (2000 – 2004), le budget mobilisé par l'Etat et les collectivités territoriales pour les aménagements de sécurité sur le réseau routier national non concédé est de 280 M€

Ces aménagements sont aujourd'hui mis en œuvre dans le cadre de plans régionaux. La méthode utilisée, partant d'une analyse fine des accidents pour définir les sections de route ou les points singuliers à traiter prioritairement, est en cours de modernisation et d'amélioration. Cette [démarche SURE](#), actuellement expérimentée sur 14 itinéraires pilotes, sera généralisée à l'ensemble du territoire en 2005.

Au-delà de cette démarche portant sur des itinéraires complets, des actions spécifiques sont également menées, comme par exemple la mise en place de [glissières motos](#) et la diminution du nombre et le traitement des [obstacles latéraux](#) le long des routes.

Le contrôle de sécurité des projets routiers

Le contrôle de sécurité des projets neufs du réseau routier national (autoroutes et routes nationales) est systématique. Il est formalisé par des règles précises s'imposant aux services de l'Equipement.

Il comprend :

- la mise en œuvre d'une démarche qualité pour la prise en compte de la sécurité à toutes les étapes de l'élaboration du projet,
- une inspection préalable conditionnant l'autorisation de 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.

La démarche qualité et l'inspection préalable sont fondées sur l'utilisation de grilles d'analyse préétablies. Ces grilles répertorient l'ensemble des éléments sensibles du point de vue de la sécurité. Ces éléments ont été identifiés par les experts dans le cadre d'études d'accidentologie menées en France ou à l'étranger.

La démarche SURE pour améliorer la sécurité des infrastructures existantes

A la différence des projets routiers neufs pour lesquels le respect des règles techniques garantit la sécurité de l'infrastructure, le réaménagement du réseau routier existant est mené avec l'objectif de suppression des points singuliers ou des hétérogénéités que l'usager perçoit mal.

Il ne s'agit pas d'appliquer à toutes les routes existantes les règles techniques des projets neufs, ce qui serait extrêmement coûteux et peu efficace, mais d'aménager les routes où l'accidentalité est anormalement élevée.

L'amélioration de la sécurité des routes existantes est actuellement mise en œuvre dans le cadre de plans régionaux initiés en 1994. Sur 5 ans (2000 – 2004), le budget mobilisé par l'Etat et les collectivités territoriales pour les aménagements de sécurité du réseau routier national non concédé est de 280 M€

Cette démarche est en cours d'amélioration et de modernisation (nouvelle démarche « SURE »).

Elle consiste, en partant d'un diagnostic précis de l'accidentalité, à définir les actions à mettre en œuvre prioritairement en privilégiant les solutions pragmatiques relevant non seulement de l'aménagement mais aussi de l'entretien et de l'exploitation de la route.

Quatre étapes peuvent être distinguées :

- l'identification des itinéraires sur lesquels l'accidentalité est anormalement élevée,
- l'analyse des dysfonctionnements en cause grâce à un examen fin des accidents,
- l'établissement des pistes d'actions,
- la réalisation sur le terrain des améliorations les plus efficaces.

La méthodologie mise en place permet de définir des aménagements cohérents pour l'ensemble d'un itinéraire et d'éviter ainsi les problèmes de lisibilité que soulèvent des aménagements ponctuels.

Cette démarche renouvelée, « SURE », actuellement expérimentée sur 14 itinéraires pilotes, sera généralisée en 2005. Elle est conçue pour être appliquée à la totalité du réseau routier mais elle est mise en œuvre en priorité sur les itinéraires où l'accidentalité est la plus élevée.

La mise en place de glissières motos

Le programme pluriannuel "glissières moto" permet de mettre en place sur le réseau routier national des dispositifs de retenue adaptés aux motocyclistes.

Un recensement détaillé des besoins par département a été réalisé en 2001 : il identifie les zones à équiper par axe et par type de sites (courbes, carrefour dénivelé ou autre) et les coûts correspondants. Le total des besoins a alors été estimé à 16 millions d'euros. Plus de 3M€ sont investis tous les ans, depuis 2000, pour mettre en place ces dispositifs. Le programme devrait s'achever en 2006 avec la réalisation complète des opérations prévues en 2001.

Un ouvrage technique intitulé « Prise en compte des motocyclistes dans l'aménagement et la gestion des infrastructures », paru en 2000, a été élaboré pour guider l'action des services

de l'Etat et des collectivités en faveur de ces usagers.

La diminution du nombre et le traitement des obstacles latéraux le long des routes

Le traitement des obstacles latéraux constitue une dimension importante de la politique d'aménagement des infrastructures routières pour en améliorer les conditions de sécurité. Depuis 2000, l'Etat consacre en moyenne 8 M€ par an à cette action.

Ces obstacles latéraux (arbres, poteaux, équipements) peuvent intervenir comme facteur aggravant dans les accidents en cas de sortie de route.

Si leur identification est relativement aisée, les aménagements correctifs ne sont pas toujours faciles à mettre en œuvre en particulier lorsqu'ils touchent au paysage et à l'occupation du domaine public pour des finalités diverses (lignes électriques et téléphoniques, etc.).

Un [guide technique](#) intitulé « Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération » a été diffusé en 2002 pour faciliter l'action des services de l'Etat et des maîtres d'ouvrages routiers en général.

Enfin, la [loi du 12 juin 2003](#) renforçant la lutte contre la violence routière prévoit que le gestionnaire du domaine public routier peut, dans l'intérêt de la sécurité routière, faire déplacer les installations et les ouvrages situés sur ce domaine aux frais de l'occupant. Le décret précisant les conditions d'application de cette disposition sera présenté au Conseil d'Etat prochainement.