

## La démarche SURE, pour améliorer la sécurité sur les routes existantes

### Calendrier

**Depuis début 2004**  
test de la démarche SURE  
sur 15 itinéraires pilotes  
suivi par le Sétra.

#### 7 juillet 2004

officialisation de la démarche  
SURE et confirmation de son  
engagement sur le réseau  
routier national au Comité  
interministériel de la sécurité  
routière (CISR).

#### 1<sup>er</sup> septembre 2004

circulaire de lancement  
de la démarche SURE  
pour l'ensemble du réseau  
national non concédé.

#### 11 octobre 2004

présentation de la démarche  
SURE à l'ensemble des  
chefs de service (DDE\*,  
DRE\*, MIGT\*, CETE\*, CIPF\*...)  
par le directeur des routes  
et le directeur de la sécurité  
et de la circulation routières.

#### Décembre 2004

premières formations des  
DDE et DRE à la démarche.

#### 2005

concrétisation de la démarche  
sur 15 itinéraires pilotes  
et généralisation de SURE à  
l'ensemble du réseau routier  
national.

La sécurité est une des toutes premières priorités de la direction des routes.

Aujourd'hui, le comportement des usagers est vraisemblablement le gisement d'amélioration le plus important en matière de sécurité routière. Pour

**“ La sécurité est une des toutes premières priorités de la direction des routes. ”**

autant, il ne faudrait pas en déduire que l'action sur l'infrastructure routière est inutile. Les conducteurs, même en respectant les règles, commettent malheureusement toujours des erreurs.

Notre devoir est de créer les conditions pour qu'elles soient les moins fré-

quentes et les moins dommageables possibles.

Pour les nouveaux investissements, le respect des règles techniques et le contrôle de sécurité des projets routiers garantissent depuis plusieurs années un bon niveau de sécurité de l'infrastructure.

La démarche SURE (sécurité des usagers sur les routes existantes), dont la mise au point s'achève et qui est d'ores et déjà expérimentée sur 15 itinéraires est un outil spécialement adapté à l'amélioration de la sécurité du réseau existant. Elle doit être sans attendre largement déployée sur nos routes. ■

Patrice Parisé, *Directeur des Routes.*

# La sécurité routière, priorité du gouvernement : la preuve par les infrastructures



**SURE s'adapte à tous types de routes y compris en montagne.**

Chacun sait que la sécurité routière est actuellement l'une des priorités du gouvernement. Cette priorité se traduit par des décisions et actes concrets portant sur plusieurs plans : meilleur respect des règles, prévention des risques, etc.

Les analyses systémiques des accidents de la route ont montré que le facteur "infrastructures" était présent dans 40 % des accidents mortels, aussi il était logique, dans ce contexte, que le gestionnaire des routes qu'est l'Etat

affiche sa contribution concrète à l'amélioration de la sécurité routière au niveau des infrastructures. C'est chose faite avec l'officialisation de la démarche SURE lors du dernier Conseil Interministériel de la sécurité routière, et la décision prise d'appliquer cette démarche à l'ensemble du réseau national dès le début de 2005.

Dans un premier temps, la direction des routes a dégagé 6 millions d'euros supplémentaires pour traiter les 15 itinéraires pilotes du réseau routier national selon les conclusions des travaux SURE, preuve si il en est besoin que l'objectif de cette démarche est d'aboutir à des transformations des infrastructures pour en améliorer la sécurité.

En permettant de porter un regard scientifique sur l'ensemble du réseau routier national puis de traiter ses por-

**“ La généralisation de SURE, un nouveau pas vers plus de sécurité sur les routes françaises. ”**

tions problématiques, la démarche SURE, nous fera gagner, j'en suis certain, de nombreuses vies. ■

**D'après entretien avec Jean Panhaleux,**  
*Directeur adjoint de la sécurité et de la circulation routières.*

## LEXIQUE

- APS :** avant-projet sommaire.
- CERTU :** centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.
- CETE :** centre d'études techniques de l'équipement.
- CIFP :** centres interrégionaux de formation professionnelle.
- CISR :** comité interministériel de sécurité routière.
- Csi :** contrôle de sécurité des infrastructures.
- DDE :** direction départementale de l'équipement.
- DPSM :** direction du personnel, des services et de la modernisation.
- DR :** direction des routes.
- DRE :** direction régionale de l'équipement.
- DSCR :** direction de la sécurité et de la circulation routières.
- MIGT :** missions d'inspection générale territoriale.
- SCAN :** schéma de cohérence des actions nationales de formation.
- SURE :** sécurité des usagers sur les routes existantes.

**Pour en savoir +**  
Consultez le site internet du Sétra :  
[www.setra.equipement.gouv.fr](http://www.setra.equipement.gouv.fr)

## Les principes et fondements de la démarche



**Intégrer la démarche SURE dans le programme d'entretien : cas du site pilote de la RN 138 dans l'Eure, entre Bernay et Saint-Denis-Des-Monts.**

La démarche "sécurité des usagers sur les routes existantes" est initiée par la direction des routes (DR) et la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR). Elle vise à faire baisser le nombre d'accidents et des victimes de la route sur le réseau existant en intervenant sur les infrastructures. SURE est une démarche globale qui débouche sur des actions concrètes, sans omettre les solutions légères et

immédiates, voire provisoires. Ces actions sont très variées : aménagement, rénovation, entretien, exploitation... Cinq principes fondamentaux ont guidé les travaux réalisés par le Sétra, avec le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) et l'appui des centres d'études techniques de l'équipement (CETE) :

- Identifier les parties du réseau où nous pouvons espérer le meilleur gain de sécurité par des actions sur l'infrastructure.
- Baser la méthode sur la compréhension des dysfonctionnements de la voie. A l'inverse d'une approche normative, cela permet de répondre à la diversité des situations rencontrées.
- Compléter ce dispositif par la détection de configurations où le risque est reconnu (traitement des obstacles latéraux notamment).
- Privilégier l'approche par itinéraire afin de donner la priorité à une perception cohérente de la route par le conducteur.
- Accompagner la méthode technique d'un vrai projet managérial, seule véritable garantie de succès de la démarche. ■

**Thierry Dallard,** *Sous-directeur de la gestion du réseau à la direction des routes.*

# Les quatre étapes de la démarche SURE

## Les 4 grandes phases de la démarche

Hierarchisation des itinéraires

Diagnostic et pistes d'actions

Choix, étude et réalisation des actions

Evaluation

## Schéma de l'étape "diagnostic et pistes d'actions"

Usages et fonctions

Facteurs d'accidents

Configurations reconnues comme accidentogènes

Principes globaux d'aménagements.  
Objectifs de sécurité

Liste des pistes d'actions

La démarche SURE se décompose en 4 phases.

La première consiste à hiérarchiser les itinéraires sur la base de leur "potentiel de sécurité". Il s'agit de calculer, pour chaque itinéraire, le coût des accidents "évitables" (valeur théorique) ramené au linéaire.

La phase suivante, intitulée "diagnostic et pistes d'actions" est décli-

née sur le ou les itinéraires au potentiel de sécurité le plus fort. Un "principe global d'aménagement" et des objectifs de sécurité sont définis à partir des usages et fonctions de la voie, des configurations reconnues comme accidentogènes (ex : obstacles, virages,...) et des facteurs d'accidents.

Le cœur de la phase diagnostic, réalisée à partir de l'analyse détaillée des procès verbaux d'accidents, est la détermination des facteurs d'accidents, afin de mieux comprendre avant d'agir. Des solutions efficaces et adaptées à la diversité des situations sont ensuite élaborées.

Troisième phase, le choix des actions à entreprendre est basé sur leur efficacité potentielle et sur leur chiffrage. Les dossiers de programmation sont montés (entretien, rénovation, exploitation, aménagement,...), et les études complémentaires classiques (APS\*, projet,...) réalisées pour aboutir à une mise en œuvre sur le terrain.

Enfin, dernière phase, l'évaluation porte sur le suivi de la méthode et sur l'efficacité des actions. Elle fait systématiquement l'objet d'un rapport à la fin de la démarche. Elle nécessite la mesure d'indicateurs tout au long du processus. ■

**Sylvie Blanc**, Adjointe au directeur d'étude sécurité des déplacements au Sétra.

## La formation dans SURE



Sensibilisation aux formations SURE auprès des chefs de service le 11 octobre 2004.

Identifiée comme une condition de la réussite de la démarche, la formation des agents est conçue comme une action d'accompagnement du déploiement de SURE. A ce titre son pilote fait partie du comité technique de SURE.

### La mobilisation nationale des ressources de formation

Assumant au titre de la sécurité routière l'aspect prioritaire de cette

démarche, les maîtres d'ouvrage (DR et DSCR) ont obtenu de la direction du personnel, des services et de la modernisation (DPSM) l'inscription au schéma de cohérence des actions nationales de formation (SCAN) du dispositif de formation de SURE et la mobilisation du réseau des centres interrégionaux de formation professionnelle (CIFFP) pour le concevoir puis le mettre en œuvre.

### Un dispositif de formation au service de la mise en œuvre de SURE

Le dispositif de formation a été conçu comme un moyen de développer la compétence collective nécessaire à la mise en œuvre de SURE dans les services déconcentrés.

La formation au management de SURE est d'abord proposée aux cadres de 2<sup>ème</sup> niveau, responsables de la démarche dans chaque service pour les aider à mettre en place

une organisation pertinente, constituer leur équipe et faire vivre la démarche.

Les formations "étude d'enjeux" et "diagnostic et pistes d'actions" sont ensuite proposées aux agents des équipes respectivement chargés de ces deux étapes de la démarche.

### Une mise en œuvre du dispositif souple et opérationnelle

Chacune des actions comporte des sessions d'acquisition, des travaux d'intersessions pour appliquer les acquis et des séances de restitution du travail réalisé. Les formations se déroulent en même temps que le déploiement de la démarche sur le

principe de la formation - action. L'offre de formation est étalée dans le temps. Les agents suivent les formations lorsque les conditions sont réunies. Le travail d'intersession est donc possible.

Il est prévu de former des agents dans tous les services déconcentrés entre fin 2004 et mi-2006 soit environ 120 chefs de projets au management en DDE\* et DRE\*, 150 chargés des études d'enjeux en DDE et DRE et 220 chargés de diagnostic en DDE et en CETE\*. ■

**Robert Allemand**,  
Chef de projet "Infrastructures routières et sécurité routière", CIFFP de Rouen.

## Et pour en savoir +

Consultez les sites internet :

<http://www.setra.equipement.gouv.fr/SURE>

<http://intra.setra.i2/SURE>

# Premières expérimentations prometteuses

**Les expérimentations de la démarche SURE ont débuté en 2003 dans trois départements : Calvados, Indre et Jura. Elles ont été réalisées par les DDE\* avec l'assistance de leur CETE\* et en relation avec la direction régionale (DRE). C'est dans le département de l'Indre que se trouve l'un des premiers sites qui en 2005 peut faire l'objet de travaux dans le cadre de SURE.**

“La DDE de l'Indre s'est portée candidate en 2003 pour exploiter la démarche SURE. Nous l'avons donc appliquée aux 98 km d'autoroute non concédée et aux 197 km de routes nationales qui traversent notre département”, explique Yves Decreuse.

La première phase, celle des études d'enjeux, est très importante pour déterminer les sites à traiter en priorité.

Sur le site retenu – la RN 151 depuis Châteauroux jusqu'à la limite avec le Cher – chaque accident, grâce à la lecture détaillée du procès verbal, fait l'objet d'une analyse très fine. Elle permet de dresser une typologie des accidents étudiés : les abords sont-ils en cause ? S'agit-il d'une collision frontale ou par cisaillement ? Y-a-t-il des piétons impliqués ? Le véhicule était-il seul ? Ainsi, sont mis en évidence des familles d'accidents qui se répètent à un endroit donné ou tout au long de l'itinéraire. Un déplacement sur place permet d'imaginer comment des modifications de la route ou de ses abords pourraient permettre d'améliorer la sécurité.



Itinéraire pilote sur la RN 151, entre Châteauroux et la limite de l'Indre et du Cher.

“L'application de la démarche SURE est une excellente occasion de faire partager notre savoir-faire et de diffuser nos connaissances”, explique Stéphane Le Moing. ■

*Yves Decreuse, Chef de la cellule départementale d'exploitation et de sécurité (CDES) de la DDE de l'Indre, Stéphane Le Moing, Responsable du bureau « Exploitation et sécurité de la route » au CETE Normandie-Centre.*

## Coopération franco-allemande



Rencontre franco-allemande à Montargis les 25 et 26 avril 2004.

En 2003, la commission Européenne s'est fixée comme objectif de réduire de moitié le nombre des morts sur les routes d'ici à 2010. La démarche SURE a été présentée à l'Union Européenne et devrait alimenter les bonnes pratiques qui sont en cours d'élaboration pour diffusion aux Etats membres. Les coopérations entre les pays

membres pour améliorer la sécurité routière sont encouragées à l'intérieur de l'Union : la France et l'Allemagne ont établi une coopération technique depuis plusieurs années, et les deux pays ont notamment travaillé ensemble pour mettre au point une méthode commune permettant de déterminer les “potentiels de sécurité”,

qui sont utilisés pour hiérarchiser les itinéraires dans la partie “étude d'enjeux” de la démarche SURE. Cette première étape de SURE est fondamentale, car elle permet d'identifier les endroits où des actions peuvent avoir une réelle influence sur le nombre d'accidents et leur gravité. Ainsi, la formalisation du calcul qui aboutit à établir quels sont les endroits à traiter en priorité a été inspirée par les travaux de nos collègues allemands.

Basée d'abord sur l'observation des accidents, SURE n'est pas une démarche normative, contrairement à “EuroRAP”, initiée par les automobiles clubs européens, qui se borne à comparer les caractéristiques actuelles des routes avec des “standards”. SURE puise son efficacité dans sa capacité à adapter les solutions à la spécificité de chaque route, chaque contexte rencontré ;

elle constitue une alternative réaliste et efficace au projet abandonné de “contrôle de sécurité des infrastructures” (CSI), dont le

**“ L'indicateur permettant de déterminer quels sites sont à traiter en priorité a été mis au point avec nos collègues allemands. ”**

principal défaut était qu'il ne conduisait pas à définir une hiérarchie intelligente des sites à traiter. ■

*Pascal Chambon, Chef du Centre de la sécurité des transports et de la route (CSTR) du Sétra.*

**Pour en savoir +**  
Consultez le site internet du Sétra :  
[www.setra.equipement.gouv.fr](http://www.setra.equipement.gouv.fr)

TECHNIQUES ROUTIÈRES | Directeur de la publication : Jean-Claude Pauc. Rédacteur en chef : Pierre Establet. Secrétariat de rédaction : Geneviève Himmer. Rédaction, Conception et Réalisation : Irma Communication - Tél. 01 55 62 00 50. Imprimeur : Caractère - Aurillac. ISSN : en cours. Crédits photos : METATM, Sétra. Prix : 0,8 € Sétra : 46, Avenue Aristide Briand, 92225 Bagneux Cedex - Tél. : 01 46 11 31 31 - Fax : 01 46 11 31 69