

Séminaire SURE 2004

Note de synthèse

Ce séminaire a réuni des acteurs de la sécurité routière issus de toute la France et de services très variés (DRE, DDE, CETE, CDES et SETRA) ayant participé à l'expérimentation de la démarche SURE. Il a été organisé afin de favoriser une réflexion générale sur la démarche SURE et de présenter les nouveaux enjeux pour 2005 et la suite.

I. La spécificité de la démarche SURE

1. Une démarche globale et opérationnelle

Dominique DELOUIS, (CETE Normandie-Centre) souligne qu'il convient de prévoir les modalités du déploiement de SURE, c'est-à-dire la nouvelle organisation de la démarche veillant à garantir la « sécurité des usagers sur les routes existantes ». Elle insiste sur la nécessité de formuler un diagnostic sur la méthode à mettre en œuvre en 2005, en se fondant sur les acquis de 2002, 2003 et 2004.

Sylvie BLANC explique que SURE se veut une démarche globale, intégrant à la fois l'étude, la réalisation, le management et l'évaluation. Afin de réduire les accidents de la circulation, la démarche poursuit trois objectifs intermédiaires :

- observer et comprendre les fonctions de la voie ;
- identifier les configurations routières les plus accidentogènes.
- mener des actions concrètes sur les infrastructures existantes ;

SURE comporte donc une dimension opérationnelle fondamentale qui la distingue des programmes de sécurité routière des années écoulées. En outre, elle a adopté une approche par itinéraire pour garantir la cohérence des aménagements, qui n'était pas toujours assurée les années passées. Enfin, SURE est une démarche qui fait appel à de nombreuses compétences et nécessite, à ce titre, un effort soutenu de pilotage.

2. La nouveauté de SURE en 2005

D'un point de vue méthodologique, Sylvie BLANC ajoute que SURE est une démarche de mise en œuvre, tandis que SURE 2004 était une démarche pilote. Dès lors, il s'agit d'évaluer les méthodes employées à l'aube des résultats de 2004 afin d'apporter les ajustements nécessaires. Dans la perspective de généralisation à toutes les régions de France, ce processus fait intervenir les services déconcentrés de façon bien plus prononcée qu'en 2004. Par exemple, les DDE et DRE prendront le relais du CETE pour certaines tâches, telles que les études d'enjeux et les diagnostics, ils suivront des formations.

II. Une répartition nouvelle des compétences

Isabelle ALLA (CETE Méditerranée) et Stéphane LE MOING (CETE Normandie-Centre) distinguent trois catégories d'acteurs dans chacune des étapes de SURE : les pilotes, les contributeurs et les partenaires.

1. Un management décentralisé

Le management doit être piloté par un chef de projet en DRE et un en DDE. Ce dernier doit coordonner l'action des CDES au sein même de la DDE, avec toutefois un recours possible à l'assistance du CETE pour comprendre au mieux les questions techniques. Enfin, les subdivisionnaires semblent les meilleurs partenaires à impliquer dans SURE. Leur connaissance du terrain, notamment, sera indispensable aux études d'enjeux.

2. La communication au cœur du diagnostic

La phase « diagnostic et pistes d'actions » est pilotée au niveau départemental par un chef de projet rattaché à la DDE. Jouant un rôle moteur dans le déroulement de cette phase, il doit satisfaire aux exigences de communication vis à vis de l'ensemble des contributeurs et des partenaires : animation et formation des équipes, mobilisation des acteurs etc. Le contributeur essentiel de la phase de diagnostic est le CDES, dont la mission est d'assurer une veille permanente sur le réseau existant. Pour faire face au manque de moyens humains en CDES, il a été proposé d'associer les services grands travaux. Néanmoins, la question des compétences demeure entière, à savoir que le diagnostic comporte certaines tâches très pointues, pour lesquelles la CDES semble la plus qualifiée.

Une bonne connaissance du terrain étant indispensable à la formulation des diagnostics, les partenaires privilégiés de la démarche sont, dans cette phase, les collectivités locales et les associations d'usagers.

3. Mieux évaluer les spécificités des infrastructures pour élaborer les actions appropriées

L'élaboration des actions est une tâche d'ordre méthodologique. Elle implique de soutenir un effort d'évaluation afin d'améliorer la connaissance technique des accidents et de leurs liens avec l'infrastructure. L'évaluation peut en outre servir de point de départ à un effort de communication sur la qualité des aménagements.

III. Le diagnostic : une étape d'ordre technique qui appelle encore quelques clarifications

Christophe LUC (CETE Sud-Ouest) et Franck MONTI (CETE Méditerranée) ont présenté tour à tour les avantages et inconvénients de la méthode de diagnostic de SURE, avant de proposer des pistes de réflexion pour remédier aux inconvénients.

1. Une méthodologie aux vertus tant techniques qu'humaines

La méthodologie retenue est très détaillée et se fonde sur l'expérience et les savoir-faire cumulés de tous les collaborateurs. Grâce aux outils de mesure utilisés, des données fiables sur les infrastructures sont recueillies, indispensables pour étudier les aspects dynamiques des accidents de la route. Enfin, l'effort de diagnostic comporte de nombreuses externalités positives d'un point de vue du capital humain. A travers un processus continu de collaboration (forces de l'ordre,...) et de formation, tous les acteurs amenés à intervenir dans le diagnostic, acquerront une culture solide de sécurité routière et donc des compétences supplémentaires pour l'exercice de leurs fonctions.

2. Les limites de la méthodologie

La localisation des accidents qui entrent dans le champ d'analyse pose problème. Aussi faudrait-il envisager de redéfinir les critères de définition des familles d'accidents. La mise en œuvre du diagnostic connaît deux freins principaux. D'une part, entre la formulation du diagnostic et l'élaboration d'une action, il manque une étape capable de faciliter le passage de l'un à l'autre. D'autre part, les mesures d'accompagnement des actions portant sur l'infrastructure ne sont pas intégrées à la méthode. Enfin, la réalisation du diagnostic souffre d'un manque de moyens, au regard de l'ampleur des tâches à accomplir.

3. Néanmoins, ces limites peuvent être dépassées

Christophe LUC et Franck MONTI insistent sur l'importance de la lecture des procès-verbaux. En effet, les acteurs formés à cette lecture comprendront mieux les enjeux de l'étape du diagnostic ainsi que les spécificités des accidents-types. A noter qu'il est envisagé de mettre en réseau l'ensemble des procès-verbaux utiles pour, notamment la compréhension des accidents.

Afin d'assurer un meilleur accompagnement des contributeurs, il convient de définir des objectifs précis pour passer du diagnostic aux pistes d'action. A cet égard, il serait utile de se référer à des cas antérieurs ayant donné lieu à des actions ciblées.

Enfin, pour garantir l'adéquation des moyens aux tâches, il faut prendre la mesure du caractère pluridisciplinaire de la démarche. Ainsi, une collaboration très étendue entre les différents acteurs de la sécurité routière s'impose ; celle-ci peut d'ailleurs être complétée par une formation commune.

Sylvie BLANC apporte quelques précisions sur les améliorations envisageables. Elle souligne notamment qu'il est envisagé de simplifier l'étape de diagnostic. Cette simplification se manifeste à plusieurs niveaux : adaptation de la grille d'analyse pour la traversée d'agglomérations, simplification des configurations accidentogènes, abandon éventuel du sectionnement des itinéraires etc.. Sylvie BLANC insiste par ailleurs sur le fait que les données nécessaires systématiquement sont généralement disponibles en DDE sauf les données d'adhérence et la vidéo.

IV. Les perspectives de SURE :

Geneviève RUL (CETE Lyon) et Lionel PATTE (LREP) présentent quelques éléments de prospective portant sur l'élaboration des actions de SURE. Ils évaluent les causes possibles d'échec ou de réussite d'une action afin de dégager des points de vigilance.

- Management du projet et de la qualité : identifier un chef de projet au niveau de la Direction et mettre en place une maîtrise d'ouvrage globale, responsable des aspects tant techniques que financiers ;
- Aspects techniques : doter les DDE du savoir-faire nécessaire à la mise en œuvre d'actions à partir du diagnostic et mettre en place une instance de validation des actions (DRE ou CETE);
- Moyens humains : former et animer les équipes de projet, réorienter les missions de la CDES vers la sécurité ;
- Financement : confier la demande de financements à des collaborateurs expérimentés et d'orienter rapidement les fonds vers les actions ;
- Evaluation : affecter un ou plusieurs indicateurs de sécurité à chaque objectif ;
- Décentralisation : concerter et associer les Conseils Généraux aux études pour éviter une rupture dans la continuité.

V. SURE : une priorité aux enjeux complexes et multiples

1. L'insuffisance des moyens n'est pas une fatalité

Patrice PARISE, Directeur des routes, affirme que la démarche SURE est une priorité pour le Ministère. Celui-ci a d'ores et déjà débloqué 6 millions d'euros pour lui assurer une mise en œuvre immédiate.

Bien que complexe, la démarche représente une opportunité formidable pour la sécurité routière en France. Le fait qu'elle intervienne tardivement n'est pas une critique fondée : tant que l'enjeu sécuritaire demeurera, il y aura lieu de mettre en œuvre la démarche. Aussi faut-il mobiliser les équipes à tous les niveaux, en favorisant l'acquisition des compétences nécessaires et, plus généralement, une conscience accrue des enjeux de SURE. Dans ces conditions, il faut veiller tout particulièrement à appliquer les dispositions de la circulaire du Ministre sur la répartition des compétences. Ainsi, comme l'a exprimé Gilles DUMARTIN, DRE Centre, le lancement de la démarche SURE doit être envisagé comme une mesure stratégique.

2. La spécificité de la méthode est une grande richesse

La méthode adoptée par SURE demeure complexe. Certes, d'autres politiques sécuritaires antérieures se sont fondées sur le recensement et l'analyse des accidents. Toutefois, la démarche SURE se distingue de ces politiques par sa dimension opérationnelle, c'est-à-dire qu'elle s'attache à coordonner les actions et à les rendre cohérentes avec les objectifs fixés.

Il est essentiel d'acquérir une meilleure connaissance des infrastructures. C'est pourquoi la démarche SURE fera appel à des acteurs de plus en plus divers et donc à des compétences de plus en plus variées (forces de l'ordre, collectivités locales etc.).

Patrice PARISE conclut que la démarche SURE a de fortes chances d'être couronnée de succès. Les conditions de mise en œuvre (compétences, crédits) sont en cours de mise en place. La démarche justifie que tous les collaborateurs redoublent d'efforts pour assurer sa réussite et, surtout, restent motivés.

3. La démarche SURE répond à une exigence générale de rigueur

Par la rigueur de sa méthode, la démarche SURE constitue un pas en avant dans l'amélioration de la sécurité routière.

Stéphane LE MOING souligne que la démarche permet une meilleure systématisation des procédés. Par ailleurs, elle permet aux contributeurs d'acquérir une meilleure connaissance des outils d'analyse, tels que l'adhérence. Grâce à ces outils, il est plus facile d'identifier les défauts principaux des infrastructures et d'orienter les actions correctives en conséquence.

Fort de sa méthodologie rigoureuse, la démarche est à même de survivre à la décentralisation de la gestion des routes. En effet, au transfert des responsabilités s'ajoutera un transfert de compétences et de savoir-faire, étayé par le contrôle de la fonction sécurité des services routiers du Ministère.

VI. Conclusion

Les débats de cette journée ont clarifié la position des acteurs sur l'avenir de SURE : aux yeux de la quasi-totalité des participants, elle apparaît à la fois opportune et prometteuse. Néanmoins, les difficultés que présente la méthode ont été clairement cernées. Les plus importantes portent sur le rôle des services décentralisés, les diagnostics et les moyens de simplification du dispositif, comme le souligne Pascal CHAMBON. En tout état de cause, il faut poursuivre le débat pour dégager des pistes d'amélioration.