

# Séminaire SURE 2004

## Présentation de la journée

**Philippe OLIVIER**

Ce séminaire est destiné à favoriser une réflexion générale sur la démarche SURE mise en œuvre au sein du Ministère, afin de garantir la sécurité des usagers sur les routes existantes. Cette séance d'introduction présentera la méthodologie générale de la démarche et exposera les enjeux de SURE 2004. Elle sera animée par Dominique Delouis, du CETE Normandie-Centre, chargée de mission gestion et prospective, et par Sylvie Blanc, adjointe au directeur d'études sécurité des déplacements au SETRA.

Suite à cette introduction, vous êtes invités à prendre part à des ateliers de réflexion sur les thèmes qui seront esquissés dans quelques instants et dont les conclusions seront présentées en séance plénière cette après-midi. Monsieur Pascal Chambon, chef du centre de la sécurité des transports et de la route du SETRA, fera une allocution à la fin de la séance pour apporter quelques éléments de synthèse et proposer des pistes de réflexion pour la suite des opérations.

Dominique Delouis, pourquoi sommes-nous réunis aujourd'hui ?

## Présentation de la journée

**Dominique DELOUIS**  
**CETE Normandie-Centre**

Je pense que les personnes présentes aujourd'hui ont un intérêt à voir l'expérimentation de la démarche SURE conduite dans les meilleures conditions possibles. Avant la généralisation de la démarche, elles ont un rôle pilote à jouer pour définir les modalités de sa mise en œuvre. Sur la base des acquis de 2002, 2003 et 2004, elles auront à formuler un diagnostic pour l'année 2005. Aussi leur apport est-il indispensable pour le démarrage des opérations en 2005. L'objectif de notre séminaire est donc simple : favoriser la communication entre les participants pour aboutir à un avis sur la méthode à adopter dans les prochains mois.

Le public de ce séminaire a été très impliqué dans l'expérimentation de la démarche. Ceci est particulièrement propice aux réflexions que nous devons mener aujourd'hui. Dès lors il s'agira pour nous tous de tirer les enseignements indispensables au déploiement de SURE en 2005.

**Philippe OLIVIER**

Sylvie Blanc, pouvez-vous nous expliquer la philosophie de SURE, d'une part, et les différences essentielles entre SURE 2004 et SURE à partir de 2005, d'autre part ?

## **La philosophie et les enjeux de la démarche SURE**

**Sylvie BLANC**  
SETRA

La démarche SURE vise à réduire le nombre d'accidents et, plus généralement, à améliorer la sécurité routière au-delà des actions traditionnelles des programmes de types PRAS ou ASIL. Elle inclut non seulement les programmes d'entretien mais aussi des mesures d'exploitation et des opérations d'investissement, qui ne sont pas habituellement prévus par les programmes de sécurité routière. C'est une démarche qui se veut globale : bien loin de se cantonner à l'étude, elle englobe la mise en œuvre, l'évaluation et le management. La démarche SURE comporte donc une dimension opérationnelle fondamentale, dans la mesure où elle pourra servir de support à des actions concrètes de tous types, y compris les actions légères immédiates, voire provisoires.

Quant aux principes directeurs de la démarche, ils sont de plusieurs ordres. Le premier principe consiste à réaliser des actions concrètes sur les infrastructures pour diminuer les accidents de manière sensible sur les routes existantes. Ce principe est fondamental. Il exige une identification et un examen approfondi des itinéraires présentant les risques les plus élevés.

Ensuite, la démarche intègre une méthode fondée sur l'observation et la compréhension des fonctions de la voie. Il ne s'agit donc pas d'une méthode normative ; elle témoigne au contraire d'un souci d'adaptation des actions au contexte de la circulation routière.

Cette méthode est complétée par une identification des configurations reconnues comme accidentogènes. Néanmoins cette identification est très limitée et donc nécessairement ciblée ; elle se rapporte aux points dont les risques sont connus et pour lesquels nous disposons de mesures correctives d'une efficacité certaine.

Il est important de souligner que la démarche SURE a adopté une approche par itinéraire. Une telle approche vise avant tout la cohérence des aménagements. En effet, des actions ont souvent été menées auparavant au coup par coup sans souci de cohérence, ce qui a conduit, dans certains cas, à d'autres problèmes de sécurité. L'objectif de cohérence dans l'aménagement des itinéraires a pour corollaire la lisibilité globale de ces itinéraires.

La démarche SURE constitue enfin un projet à « manager », avec toute une série d'actions à mener dans le cadre de services très divers. La multiplicité des actions requiert donc un suivi de l'ensemble du projet ainsi qu'un effort de pilotage constant, afin que les objectifs de sécurité soient atteints.

La commande qui a été passée au RST pour la mise en œuvre de la démarche SURE pose une condition essentielle : la démarche doit se fonder sur les données techniques existantes. Ainsi, il n'est pas impossible qu'au long de cette journée, vous entendiez des informations qui vous semblent familières, voire évidentes. Néanmoins, il faut que la réflexion d'aujourd'hui soit axée sur les méthodes de référence connues de tous. Celles-ci sont multiples et peuvent paraître à bien des égards contradictoires. L'intérêt de notre projet est justement d'harmoniser ces méthodes afin de traiter l'ensemble des risques d'accidents, du plus diffus au plus localisé.

### **Philippe OLIVIER**

En quoi les modalités de mise en œuvre de la démarche SURE en 2005 se distinguent-elles de celles de l'année dernière ?

## **La méthodologie SURE et les spécificités de SURE 2004**

**Sylvie BLANC**  
**SETRA**

L'objectif de la démarche de 2004 est d'appliquer la méthodologie SURE à une quinzaine d'itinéraires, afin d'identifier des actions concrètes à mener en 2005 et de tester la méthodologie et d'y apporter les ajustements qui s'imposent.. Aujourd'hui, l'objectif de la journée porte essentiellement sur la méthodologie.

Si SURE 2004 était une démarche pilote, SURE en 2005 a vocation à être une démarche de mise en œuvre généralisée. Aussi parlons-nous en 2005 de « SURE générale ».

Dans un souci de délai, l'organisation de SURE 2004 diffère sur certain point de celle de "SURE générale". Ainsi, en 2004, l'étude d'enjeux a été réalisée au niveau national. En 2005, ces études devront être réalisées par les services déconcentrés au niveau régional.

Quant aux diagnostics, sachez qu'ils ont été sous-traités en 2004 aux CETE. Dans le cadre de SURE générale, il s'agira de les confier aux DDE en régie, lesquelles pourront bénéficier de l'assistance des CETE au besoin.

Enfin, les DRE seront également amenées à jouer un rôle de pilote dans le suivi et l'évaluation des actions, parce que SURE générale est une démarche à portée essentiellement régionale.

### **Philippe OLIVIER**

En définitive, la démarche SURE doit être lancée aujourd'hui sur le terrain et fait appel à une intervention plus soutenue des DDE.

**Sylvie BLANC**

C'est exact. Toutefois, le travail amorcé en 2004 n'est pas achevé. La plupart des actions à mener ont d'ores et déjà été choisies. Néanmoins, les DDE doivent encore se prononcer sur certains points. Il est fondamental, par ailleurs, de définir les indicateurs d'évaluation avant la mise en œuvre. Dans ce contexte, les CETE auront un rôle primordial à jouer.

Il s'agit donc de procéder selon les étapes suivantes : identification des indicateurs d'évaluation, mesure de ces indicateurs avant mise en oeuvre des actions, , mise en œuvre puis évaluation de l'impact des actions pour chaque "itinéraire 2004".

**Philippe OLIVIER**

A quelle échéance les actions de SURE 2004 seront-elles mises en œuvre ?

**Sylvie BLANC**

L'échéance est variable suivant les actions. Certaines peuvent être conduites à échéance brève, tandis que d'autres doivent être envisagées sur le long terme, c'est-à-dire de trois à cinq ans.

En dernier lieu, j'aimerais insister sur les fonctions que devront exercer les services déconcentrés pour la conduite de SURE générale. Tout d'abord, un chef de projet doit être désigné à la fois en DDE et en DRE. Ensuite, les services déconcentrés auront à assurer le suivi des formations avec, en premier, celle des chefs de projet, programmée pour le mois de décembre, suivie de la formation à l'étude d'enjeux prévue au 1<sup>er</sup> trimestre 2005 puis de la formation au diagnostic prévue au deuxième trimestre 2005. Les études d'enjeux seront réalisées en régie sous le pilotage de la DRE avec les DDE. Les DDE interviendront non seulement pour réaliser les diagnostics, mais aussi pour dresser les bilans et procéder aux évaluations. Le CETE apportera son soutien chaque fois que celui-ci s'avèrera nécessaire.

**Philippe OLIVIER**

Le contexte des ateliers est désormais clair. Aussi serez-vous tous amenés à réfléchir à l'un des trois thèmes suivants : « management », « diagnostic et pistes d'action » et « élaboration des actions ». Pourquoi avoir choisi ces trois thèmes ?

**Dominique DELOUIS**

Ces trois thèmes correspondent aux étapes de la mise en œuvre de la démarche SURE. Le champ de ces thèmes est de surcroît assez vaste pour que chacun puisse contribuer au débat au regard de son expérience de la sécurité routière et des domaines qui lui sont liés.

Tout d'abord, le diagnostic est, bien-sûr, au cœur du projet SURE comme il a été évoqué précédemment. Ensuite la phase action, a d'ores et déjà été commencée sur certains sites pilotes et doit être déployée dans les mois qui suivent sur chacun des sites pilotes. Quant au management, il est sans doute l'un des aspects les plus importants de SURE générale car il interviendra dès le lancement de la démarche, aussi bien dans la formation que dans le déroulement ultérieur des

opérations. Au management se rattache en outre le thème de l'évaluation, qui sera réalisée par le chef de projet SURE. Enfin, il s'agira de se projeter dans l'avenir pour préciser l'élaboration des actions en fonction de l'expérience et des idées de chacun.

### **Philippe OLIVIER**

Les ateliers peuvent maintenant commencer. Nous nous réunirons ensuite en séance plénière pour la restitution des conclusions de chaque atelier. Patrice Parisé, directeur des routes, nous rejoindra cette après-midi afin d'apporter sa contribution aux débats.

## **Restitution des ateliers : introduction**

### **Philippe OLIVIER**

Nous avons compilé les mots-clés qui vous ont été proposés pour décrire la démarche SURE. Voici ceux qui apparaissent plus de 30 fois. « Méthode » et « sécurité » apparaissent respectivement 74 et 52 fois, ce qui n'est guère étonnant, voire tautologique au regard de la nature même de la démarche. « Pédagogie » apparaît 33 fois : ce terme est à rapprocher de « méthode ». En revanche, « moyens insuffisants » et « trop tard » apparaissent tous deux 32 fois ; il s'agit là évidemment de défauts. Or nous devons maintenant réfléchir aux raisons qui ont conduit nombre d'entre vous à déplorer le manque de moyens et la mise en œuvre tardive de la démarche.

### **Pascal CHAMBON**

D'après les témoignages de nos collaborateurs, la démarche souffre d'un manque de moyens à la fois financiers et humains. En particulier, les effectifs sont insuffisants pour mener les études prévues par la démarche. Quant au caractère tardif de sa mise en œuvre, il s'apprécie par rapport à la décision prise récemment de transférer la gestion des routes aux services décentralisés d'ici un ou deux ans. En d'autres termes, pourquoi mettre en œuvre des opérations sur des routes qui sortiront du domaine de nos compétences avant leur mise en œuvre complète ? En revanche, certains préfèrent quand même voir ces opérations lancées tardivement plutôt que jamais.

### **Philippe OLIVIER**

Considérez vous la démarche SURE plutôt avec inquiétude ou avec certitude ?

## **Débat**

### **Paul SCHMITT (IGR – MIGT 9)**

Sachez que l'analyse des accidents est une chose complexe qui nécessite des compétences précises et une formation appropriée. Si la démarche est mise en œuvre aujourd'hui, il n'est pas certain que nous puissions former assez de collaborateurs aux opérations de SURE avant le transfert des routes. Ainsi, nombre de nos collaborateurs peuvent estimer à juste titre qu'il est trop tard pour lancer SURE.

### **Gilles DUMARTIN (DRE Centre)**

Je souhaite prendre le contre-pied de Monsieur Schmitt et de tous ceux qui estiment que la démarche intervient trop tard. Au cours de l'atelier, j'avais insisté sur le mot « stratégique ». Je pense en effet qu'il est souhaitable de poser les bases de la démarche même si celle-ci doit être complétée après la décentralisation de certaines routes. Evaluons d'ores et déjà les résultats de la démarche. Si ces résultats sont bons, le transfert de compétences sera complété par le transfert à la fois du concept et du savoir-faire de SURE, non seulement en termes de prestation aux collectivités mais aussi de personnels compétents. Je pêche peut-être par excès d'optimisme, mais je pense sincèrement que la mise en œuvre de SURE dès maintenant à une valeur stratégique.

### **Philippe OLIVIER**

Voici les mots qui viennent ensuite : « coordination », « évaluation », « expérience », « à généraliser », « intéressant », « efficacité », « pertinence », « transversal », et enfin, après tant de mots positifs, un mot sinon négatif, du moins ambigu, « complexité ». Y-a-t-il un mot qui a fait débat parmi les trente que nous avons proposés ?

### **Paul SCHMITT**

Un collègue et moi avons eu exactement la même réaction face au mot « opportunisme ». Même s'il a une connotation négative, nous l'avons choisi parce que nous l'entendions au sens d'opportunité et de pragmatisme. En effet, nous ne pouvons qu'approuver une démarche qui consiste à adapter la situation existante aux exigences de sécurité, avec des moyens qui peuvent paraître restreints. C'est assurément un défi mais un défi nécessaire.

### **Philippe OLIVIER**

Enfin, ce sont des mots négatifs qui ferment la marche : « effet de mode », « ringard », « inconnu » et « usine à gaz ». Ainsi, vous êtes nombreux à approuver la démarche SURE, du moins dans ses grandes lignes. Pensez-vous que ce soit nécessairement une bonne nouvelle ? Je vous laisse méditer sur cette question.

## **Restitution de l'atelier « management »**

**Isabelle ALLA et Stéphane LE MOING**  
**CETE Méditerranée, CETE Normandie-Centre**

### **Philippe OLIVIER**

Nous passons maintenant à la phase de restitution durant laquelle les deux rapporteurs des ateliers affectés à chaque thème vous présenteront les idées clés qui en sont ressorties. Cette phase sera aussi l'occasion d'échanger nos idées sur les thèmes respectifs. Le premier thème, le management, sera traité par Isabelle Alla et Stéphane Le Moing. Leurs deux ateliers ont été amenés à se poser deux questions. La première question se rapporte aux différentes phases de la démarche SURE et de ses acteurs : qui doit piloter et qui doit contribuer à la mise en œuvre de la démarche au regard des avancées de 2004 ? La deuxième question se rapporte à l'évaluation de la démarche : quel est l'intérêt d'évaluer les actions mises en place ? Quel retour cette évaluation fournira-t-elle aux différents services, notamment aux DDE.

Je rappelle qu'Isabelle Alla travaille au CETE Méditerranée à Aix-en-Provence et Stéphane Le Moing au CETE Normandie-Centre, à Blois.

### **Stéphane LE MOING**

Nos deux groupes ont eu à réfléchir sur les acteurs devant intervenir à chaque étape de la démarche. Les avis ayant parfois divergé au sein des groupes, Isabelle et moi avons fait une synthèse des principales idées exprimées. Aussi est-il possible que certains ne partagent pas la vision exprimée dans cette synthèse ; en tout état de cause, cette synthèse donnera sans doute lieu à des discussions ultérieures.

Nous avons établi que trois types d'acteurs seront amenés à intervenir : les pilotes, les contributeurs et les partenaires. Cette dernière catégorie a été ajoutée car nous pensons que la participation de certaines personnes non liées directement au Ministère de l'équipement peut être fructueuse.

Pour la phase "étude d'enjeux", le pilote est identifié au chef de projet situé en DRE, lequel est assisté d'un « co-pilote » au sein de chaque DDE. Pour toute mesure de pilotage, nous pensons en outre que l'avis de l'IGR est indispensable.

Ensuite, les contributeurs constituent les chevilles ouvrières de la démarche. A cet égard il est essentiel que la démarche soit réalisée en régie au sein des DDE, notamment par la CDES. Celle-ci est en effet la plus compétente pour utiliser l'outil *Concerto*. Elle doit aussi bénéficier de l'appui du CETE pour tout ou partie de la mise en œuvre de SURE. Le CETE est en effet à même de former et d'assister le personnel, voire de prendre part directement à l'étude.

Enfin, nous pensons que les subdivisionnaires ont également un rôle de partenaire à ce stade. Les études d'enjeux nécessitent en effet une connaissance fine du réseau puisqu'il est question de sectionner les itinéraires en segments homogènes. Les subdivisionnaires sont les mieux placés pour aider à établir ce découpage.

**Philippe OLIVIER**

Quelles sont vos conclusions sur la deuxième phase, à savoir le diagnostic et les pistes d'action ?

**Stéphane LE MOING**

Tout d'abord, cette phase est pilotée au niveau départemental par un chef de projet SURE rattaché à la DDE. Celui-ci doit, outre son rôle de pilotage, exercer des fonctions de communication, d'animation de groupes de travail et de mobilisation d'acteurs internes et externes.

Nous pensons que le chef de projet peut choisir lui-même les contributeurs appropriés, sachant que ces contributeurs doivent avoir de réelles compétences en matière de sécurité routière. Au premier chef, nous avons identifié la CDES qui pourra établir le diagnostic avec ou sans l'appui technique du CETE. Nous avons choisi d'inclure dans la catégorie des contributeurs les services qui connaissent bien l'accidentologie et le terrain, c'est-à-dire les forces de l'ordre, subdivisionnaires, services d'entretien, paysagistes, urbanistes, acteurs MPSR (management et pratique de sécurité routière) et services de secours.

Nous distinguons enfin deux types de partenaires : les collectivités locales d'une part, et les associations d'usagers d'autre part. Celles-ci apporteront leur connaissance du terrain tandis que celles-là interviendront directement dans les actions de SURE.

**Philippe OLIVIER**

Enfin, qu'avez-vous conclu sur le choix des études et la réalisation des actions ?

**Stéphane LE MOING**

Ce point nous a posé des difficultés pour distinguer la notion de choix d'étude, qui s'apparente au pilotage, de celle de réalisation. En définitive, nous pensons que le choix des études et la réalisation des actions impliquent une concertation permanente des acteurs locaux comme les DDE et les responsables du financement, notamment la Direction des routes.

Chaque service de la DDE sera amené à intervenir dans les études et la réalisation des actions en fonction de ses compétences. La DDE bénéficiera de l'appui de partenaires tels que l'IGR, le CETE et les collectivités locales.

**Isabelle ALLA**

L'évaluation sera pilotée par le chef de projet SURE au sein de la DRE et par l'équipe projet de la DDE. Elle sera réalisée par le chef de CDES avec l'assistance technique du CETE. Quant aux partenaires, nous envisageons de faire intervenir les forces de l'ordre et les associations d'usagers.

**Philippe OLIVIER**

Quel bénéfice pensez vous tirer de l'évaluation ?

**Isabelle ALLA**

L'évaluation doit permettre d'améliorer la « doctrine » de la démarche SURE, non seulement au niveau de la méthode, mais aussi de la connaissance technique des accidents et de leurs liens avec l'infrastructure. L'évaluation vise aussi à améliorer la communication interne et externe et doit conduire en outre à une évaluation des infrastructures et de l'efficacité des aménagements. Enfin, nous pensons pouvoir évaluer la manière dont la démarche SURE répond aux exigences de développement durable.

**Débat****Dominique DELOUIS**

J'aimerais réagir sur le deuxième sujet, celui du diagnostic. Vous avez insisté sur le rôle de cheville ouvrière que la CDES sera amenée à jouer. Or il est probable que les moyens de ce service s'avèreront insuffisants au regard de la charge de travail requise. Dès lors, ne pourrait-on pas envisager de faire intervenir le service des grands travaux, qui dispose de chargés d'études très compétents et dont la compétence recouvre sûrement le diagnostic.

**Philippe OLIVIER**

Vous pensez donc qu'il est risqué de livrer la CDES à elle-même pour la phase diagnostic, comme le suggère Monsieur Le Moing ?

Y a-t-il parmi vous une personne travaillant dans une CDES qui souhaite réagir ?

**Gérard SOUCHON, DDE Haute-Loire**

Je conteste cette vision. En effet, la mission de la CDES est d'assurer une veille permanente sur le réseau existant. Si toutefois ses moyens s'avèrent insuffisants, il faut se demander pourquoi. Il n'est pas indispensable d'avoir recours aux services des grands travaux. La véritable question que pose le thème du diagnostic ne porte pas sur la structure mais sur les compétences : comment développer les compétences appropriées avec les moyens humains existants ? Il semble déraisonnable de penser que quelques jours de formation seront à même de rendre le personnel de la CDES opérationnel. Rappelez-vous que les chargés d'études en sécurité routière des CETE n'avaient pas bénéficié d'une formation suffisante. Dès lors, la priorité est au redéploiement des DDE ; c'est dans ce redéploiement qu'il faut rechercher la solution aux problèmes de compétence.

**Dominique DELOUIS**

Il serait sans doute plus efficace de confier le pilotage aux CDES, quitte à faire intervenir d'autres services par ailleurs.

**Jean CHAROUSSET, CDES Vendée**

Je ne pense pas que le pilotage puisse être confié exclusivement à la CDES. Etant donné que le diagnostic fait intervenir une multiplicité de subdivisions, le pilotage consistera incontestablement en une coordination de ces subdivisions. Aussi faut-il envisager le pilotage à un échelon supérieur de la DDE. Les compétences posent un autre problème. Certains aspects du diagnostic nécessitent des compétences très pointues, comme la lecture des procès-verbaux. La question n'est pas de savoir si les opérateurs ont les compétences nécessaires mais comment les DDE peuvent mobiliser ces compétences dans le délai imparti.

**Sylvie BLANC**

Dans le cadre du CSPR, les cellules des grands travaux intègrent toujours une dimension de sécurité dans les grands projets. Rien n'empêche de penser qu'elles pourront faire de même pour les projets de sécurité routière. En effet, la sécurité routière est à l'heure actuelle une dimension fondamentale de tout grand projet d'aménagement des routes.

**Alain MIGAULT, DDE Indre-et-Loire**

S'il y a une subdivision compétente en matière de sécurité routière, c'est bien la CDES. Les études de diagnostic nécessitent une bonne connaissance de l'accidentologie, dont la CDES est seule à disposer au sein de la DDE. Néanmoins, si nous voulons faire appel à de vrais spécialistes, nous pouvons passer outre la CDES et recourir aux services du CETE comme ce fut le cas en 2004.

Dès lors, j'ai l'impression que nous voulons relier deux actions qui sont *a priori* distinctes : la démarche SURE, d'une part, et le management de la sécurité routière, d'autre part. En particulier, la discussion se présente comme une réflexion sur la manière de recourir à SURE pour favoriser le management de la sécurité routière. Je doute que cette réflexion vaille la peine car il est impossible de former des opérateurs de la DDE au diagnostic et pistes d'action prévues par SURE.

Ainsi, la CDES me semble vraiment la mieux placée pour formuler les diagnostics mais je tiens en outre à vous mettre en garde contre la confusion des deux actions citées plus haut.

**Philippe OLIVIER**

Je vois avec plaisir que ce thème suscite un débat fécond ! Avez-vous d'autres commentaires ?

**Gérard SCHMITT (CETE Lyon)**

Je constate que c'est le chef de projet qui devra piloter l'évaluation. En toute objectivité, je pense que, pour une évaluation efficace, il faut recourir à une personne autre que le chef de projet, une personne rattachée à la DRE, par exemple.

## **Restitution de l'atelier « diagnostic et pistes d'action »**

**Christophe LUC et Franck MONTI**  
**CETE du Sud-Ouest, CETE Méditerranée**

### **Philippe OLIVIER**

L'objectif des ateliers consacrés au thème du diagnostic et des pistes d'action était d'identifier les points forts et les points faibles de la démarche SURE en matière de diagnostic et de proposer des pistes de réflexion tendant à remédier aux points faibles. Suite à la présentation, Sylvie Blanc fera la synthèse de tous les diagnostics qui ont été réalisés, de sorte que nous puissions réfléchir aux simplifications éventuelles qui pourraient s'imposer.

### **Franck MONTI**

Comme l'a rappelé Monsieur Olivier, nous nous sommes attachés à dégager les avantages et inconvénients de la phase de diagnostic, avant de proposer des mesures capables de réduire au minimum les différents inconvénients.

Voici les six principaux avantages que présente, selon les participants de notre atelier, la phase de diagnostic telle qu'elle est conçue dans le cadre de la démarche SURE.

- Nous disposons d'une méthodologie détaillée, reconnue comme valable par tous.
- Cette méthodologie se fonde sur la capitalisation des expériences et du savoir-faire de nos différents collaborateurs. Elle exige donc une collaboration soutenue, facteur d'efficacité s'il en est.
- La démarche valorise les outils de mesure des caractéristiques des infrastructures. Par exemple, grâce à VANI, nous pouvons déterminer les caractéristiques précises de ces infrastructures et ainsi disposer de données fiables pour l'élaboration du diagnostic.
- La démarche nous permet de procéder à une analyse approfondie de l'accidentologie, en mettant l'accent sur les aspects dynamiques des accidents de la route.
- La démarche intègre des processus de collaboration partenariale. Elle nous incite à renforcer nos relations avec les forces de l'ordre.
- Enfin, la démarche génère un processus auto entretenu de formation et d'action, c'est-à-dire que les personnes qui seront impliquées dans l'effort de formulation de diagnostics acquerront une culture solide de la sécurité routière.

**Christophe LUC**

Dans le cadre de mes fonctions, je supervise un groupe chargé de travailler sur la sécurité routière des infrastructures relevant du domaine de compétence du CETE. A ce titre, j'ai participé à l'atelier sur le diagnostic et les pistes d'action, dans le cadre duquel six inconvénients ont été identifiés.

- Il est difficile de recueillir des données fiables ; en particulier, des informations sur la localisation des accidents. Etant donné qu'il est important de disposer de données de qualité, nous pensons que cette difficulté peut constituer un frein à la mise en œuvre de la suite de la démarche.
- La définition des familles d'accidents est une tâche complexe. Les confusions entre scénarios-types et familles d'accidents sont très fréquentes. Aussi les critères de définition mériteraient d'être plus explicites.
- Il semble qu'entre le diagnostic *stricto sensu* et les pistes d'action, il manque une étape intermédiaire. En effet, quand bien même les éléments de diagnostic seraient parfaitement bien établis, nous ne savons pas comment combiner ces éléments pour déboucher sur des pistes d'action.
- Les mesures d'accompagnement des actions portant sur l'infrastructure ne sont pas intégrées à la méthode. Par mesure d'accompagnement, nous entendons la prise en compte d'autres facteurs que l'infrastructure qui peuvent intervenir dans la survenue d'accidents. Dès lors qu'un diagnostic a été fait pour une route donnée, il s'agit en effet de ne pas négliger ces facteurs non liés à l'infrastructure que ce diagnostic pourrait avoir mis en évidence.
- L'adéquation insuffisante des moyens aux tâches à accomplir est un point faible sur lequel chaque groupe a lourdement insisté.
- Enfin, pour être efficace, le diagnostic nécessite un délai de mise en œuvre très important.

**Philippe OLIVIER**

Comment envisagez-vous de remédier aux inconvénients les plus significatifs ?

**Franck MONTI**

Nous avons étudié cinq des inconvénients évoqués. Le premier est la complexité de la définition des familles d'accidents. Il faut tout d'abord donner une définition précise de la notion de famille d'accident. Ensuite, il faut que la formation au diagnostic comporte un module de formation à la lecture des procès-verbaux, à la mise en scénario et à l'élaboration de pistes d'action. Ainsi, tous les collaborateurs pourront avoir une idée cohérente des enjeux de la démarche du diagnostic.

**Christophe LUC**

Le deuxième inconvénient étudié est le chaînon manquant entre diagnostic et pistes d'action. Il faut insister davantage sur la formulation des objectifs. Aussi convient-il d'évoquer en premier lieu les

objectifs relatifs à la prévention des accidents avant de réfléchir aux actions. A cet égard, il ne serait pas inutile de se référer à des cas concrets qui ont déjà été étudiés et, le cas échéant, ont fait l'objet d'actions hiérarchisées telles que la mise en place de certains aménagements.

### **Franck MONTI**

Le troisième inconvénient concerne le recueil des données et l'analyse des procès-verbaux. S'agissant du fichier BAAC et de la localisation des accidents, nous pensons qu'il convient de substituer au système d'abscisse curviligne, un système de type (X,Y), plus précis, quitte à poursuivre l'analyse à l'aide du système GPS. Pour faciliter la lecture des procès-verbaux, il convient de transmettre une copie de tous les procès-verbaux à l'ensemble des DDE et, dans une étape ultérieure, d'envisager une mise en réseau de ces procès-verbaux. Enfin, il faut insister auprès des forces de l'ordre sur la nécessité de fournir des informations précises, en leur expliquant les enjeux de la démarche diagnostics de SURE.

### **Christophe LUC**

Le quatrième inconvénient se rapporte à l'adéquation des moyens à la tâche. La mise en adéquation passe par une valorisation des moyens humains. En particulier, il nous faut mettre en avant le caractère pluridisciplinaire de la démarche diagnostics et ainsi faire appel à des collaborateurs d'horizons divers (bureaux d'études, subdivisions, services ETN, service aménagements et CDES). Dès lors, l'équipe pluridisciplinaire doit bénéficier d'une formation commune, conforme aux objectifs de SURE.

Enfin, le cinquième inconvénient concerne les mesures d'accompagnement. Nous avons conclu que la démarche diagnostics nécessite une plus grande ouverture vers l'extérieur. L'exigence d'ouverture rejoint celle d'adéquation des moyens à la tâche, dans la mesure où les collaborateurs chargés de formuler les diagnostics doivent s'attacher à choisir les interlocuteurs appropriés, à diversifier leurs sources d'information et à mettre leurs travaux en commun à tous les stades de la démarche. Ainsi, nous pensons qu'une perspective plus large, respectueuse des compétences de tous les acteurs de la sécurité routière, est essentielle pour le suivi des comportements des usagers de la route donc pour la formulation de diagnostics efficaces.

## **Présentation des travaux du RST** **sur les pistes de simplification du diagnostic**

**Sylvie BLANC**  
**SETRA**

Trois agences de CETE nous ont aidés à dresser une liste provisoire des diagnostics possibles portant sur 9 des 14 itinéraires identifiés. Il s'agit des agences de Blois, Lyon et Dijon.

D'après le bilan global de la démarche, la méthode est opportune. Néanmoins, elle a parfois été difficile à appliquer. En particulier pour certains itinéraires dont, la sélection faite à partir du fichier non-corrigé a accordé une importance excessive alors que l'enjeu réel est finalement faible, ce qui a biaisé les résultats de l'analyse. Ainsi, nous insistons sur la nécessité de disposer du fichier *corrigé*.

Le problème du recueil des données s'avère en réalité moins important que prévu. En effet, les données immédiatement disponibles sont suffisantes et ne justifient pas le lancement de nouvelles études.

Quelques points complémentaires méritent enfin d'être mentionnés. Notamment, il faut résoudre le problème ponctuel mais récurrent de l'adhérence. Par ailleurs, un dispositif vidéo pourrait être mis en place à des fins pratiques, pour faciliter le recueil des données et l'évaluation de la vitesse des véhicules.

Concernant la description du fonctionnement de la voie, il faut s'interroger tout d'abord sur l'apport réel du sectionnement. Le sectionnement réalisé sur certains itinéraires à des fins d'amélioration de l'analyse n'apporte en effet que peu d'informations. Ensuite, il faut repenser le recueil des caractéristiques de la voie, qui, dans de nombreux cas, s'est avéré redondant. L'identification des facteurs accidentogènes est en effet suffisante pour établir les caractéristiques saillantes des voies étudiées.

S'agissant du regroupement des accidents en familles, nous reconnaissons qu'il est nécessaire de rendre la méthode plus explicite. A cet égard, deux courants de pensée se distinguent au sein des CETE. Certains affirment que les données du BAAC peuvent servir de point de départ du regroupement. D'autres pensent en revanche qu'il convient de regrouper les accidents en se référant aux facteurs d'accidents récurrents. Dès lors, il s'agit de rechercher la méthode la plus simple et la plus opérationnelle.

L'étude de la traversée d'agglomérations a donné lieu à de nombreux débats. La grille d'analyse utilisée dans la phase initiale sera conservée mais devra être simplifiée. Le comité technique a redéfini les modalités d'utilisation de cette grille, en insistant sur l'observation et la configuration des accidents survenus en agglomération.

Par ailleurs, les CETE ont conclu que les objectifs de sécurité sont de deux ordres. Ils distinguent au premier chef un objectif global de sécurité, à partir de l'étude approfondie des enjeux et de la détermination des familles d'accidents. A cet objectif global s'ajoutent des objectifs plus détaillés, que nous pouvons caractériser comme une déclinaison du premier. Il s'agit par exemple d'améliorer l'adhérence dans plusieurs virages.

Nous pensons en outre qu'il faut simplifier la détection des configurations accidentogènes. En particulier, l'étude de la visibilité aux intersections nécessite un travail très lourd. Aussi envisageons-nous de cibler l'étude sur les intersections qui présentent un risque particulièrement important ou qui connaissent une forte circulation.

A cette simplification s'ajoute un souci de clarifier les pistes d'actions et de bien en définir les priorités. La piste de réflexion la plus pertinente à l'heure actuelle semble être une analyse multicritères de l'enjeu accident des infrastructures.

## **Débat**

### **Philippe OLIVIER**

Vous ressentez donc le besoin de simplifier la démarche diagnostic. Cette conclusion apparaît-elle cohérente, au regard des conclusions des ateliers ou de l'expérience des participants ?

### **Jean CHAROUSSET**

Il est évident que nous n'avons pas de collaborateurs suffisamment spécialisés pour recueillir les données précises exigées par le diagnostic. Comment prévoyez-vous de remédier à cette difficulté ?

### **Sylvie BLANC**

Les DDE peuvent d'ores et déjà fournir des informations très précises. En revanche, l'aspect adhérence des infrastructures est un complément indispensable à ces données.

### **Gilles DUMARTIN**

Vous affirmez qu'une bonne lecture des procès-verbaux est indispensable au diagnostic. Or je crois comprendre que les procès-verbaux sont dressés par les forces de l'ordre. Comment donc prévoyez-vous d'améliorer la lecture des procès-verbaux par nos collaborateurs ? De même, comment comptez-vous sensibiliser les forces de l'ordre à nos besoins de clarté ?

### **Sylvie BLANC**

Au niveau national, un arrêté du ministère de la justice sur ce thème a récemment été émis pour donner accès aux procès-verbaux aux services déconcentrés. Au niveau local, en revanche, ce sont les DDE qui gèrent leurs relations avec les forces de l'ordre, et ce de façon totalement autonome. Cette affirmation est peut-être tautologique mais je crois qu'elle a le mérite d'être particulièrement claire : si les forces de l'ordre sont conscientes de la nature de l'analyse que nous effectuons, notre travail n'en sera que facilité.

**Régis RIOUFOL, Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR)**

Nous travaillons actuellement avec la Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN). En particulier, nous leur avons suggéré de doter tous leurs véhicules d'appareils GPS. Ceux-ci sont en effet peu coûteux et peuvent grandement aider la DSCR dans son travail, en particulier dans l'utilisation du système (X, Y).

**Restitution de l'atelier « élaboration des actions »**

**Geneviève RUL et Lionel PATTE**  
CETE Lyon, LREP

**Philippe OLIVIER**

Je vous propose maintenant d'aborder le troisième et dernier thème, à savoir l'élaboration des actions. Ce troisième thème relève davantage de la prospective.

Dans vos ateliers, vous avez donc conduit une réflexion de « prospection régressive », dans la veine de Gérard Schmitt. Vous vous souvenez sans doute que, lors de la réunion de la semaine dernière, ce dernier a proposé les hypothèses de travail suivantes :

- en 2008, toutes les actions ont été menées à bien en cohérence avec les diagnostics et pistes d'action.
- en 2008, aucune action n'a été menée à bien ou si elles l'ont été, elles n'ont aucun rapport ni avec les diagnostics, ni avec les pistes d'action.

Face à ces deux scénarios contraires, les ateliers de Madame Rul et de Monsieur Patte ont tenté de déterminer les causes respectives de la réussite et de l'échec et en ont dégagé ce qu'ils nomment des « points de vigilance ».

**Geneviève RUL**

Pour la restitution, nous avons réfléchi à des questions communes, d'une part, et à des questions spécifiques à chaque atelier, d'autre part. Parmi les questions communes se trouvent le management du projet et de la qualité, les aspects techniques, les moyens humains, la question du financement et enfin l'évaluation et la décentralisation.

**Lionel PATTE**

Nous avons retenu plusieurs éléments capables de favoriser un management efficace du projet. Tout d'abord, nous pensons qu'il faut identifier un chef de projet au niveau de la Direction. Ensuite, le management nécessite la mise en place d'une maîtrise d'ouvrage globale pour les aspects aussi bien techniques que financiers. A cette maîtrise d'ouvrage s'ajoutent enfin des outils de managements appropriés, un processus de validation et un dispositif d'assurance qualité.

**Geneviève RUL**

L'aspect technique du management exige une vision globale à l'échelle de l'itinéraire. Grâce à cette vision, nous pourrions mettre en œuvre des actions pertinentes à partir des diagnostics préliminaires.

Ayant réfléchi au cas extrême où les actions auraient été mises en œuvre de façon insatisfaisante, nous avons supposé une dérive par rapport aux diagnostics. Dès lors, il paraît important d'assurer une collaboration constante entre les DDE et les partenaires locaux, notamment les élus, depuis la formulation du diagnostic jusqu'à la mise en œuvre des actions. Par ailleurs, nous avons reconnu la nécessité d'assurer aux DDE les compétences techniques appropriées : au-delà de la simple formation, au demeurant indispensable, nous pensons que la contribution d'une « personne ressource » peut remédier aux éventuelles difficultés techniques. Enfin, l'assistance du Réseau scientifique et technique (RST) paraît également souhaitable en cas de difficulté technique.

La mise en œuvre des actions ayant pâti d'un défaut de cohérence par rapport aux diagnostics, nous préconisons la mise en place d'une instance de validation des actions, au sein des DRE ou des CETE par exemple. L'avis de cette instance serait en outre requis pour programmer les actions.

**Lionel PATTE**

Il est par ailleurs indispensable d'optimiser, de valoriser et de qualifier les moyens humains. Aussi devons-nous non seulement former les agents mais aussi assurer l'animation des équipes de projet. Il apparaît souhaitable également de valoriser *a posteriori* les actions qui ont déjà été menées, ce qui exige un effort de communication. Etant donné que la DDE ne dispose pas nécessairement des compétences appropriées, nous pensons qu'il faut réorienter les missions de la CDES vers la sécurité pour une meilleure prise en compte de celle-ci. Enfin, nous n'excluons pas de sous-traiter certaines missions à des bureaux d'étude privés, en maintenant néanmoins le contrôle technique de la CDES.

**Geneviève RUL**

Le manque de financement constitue incontestablement un obstacle au bon déroulement de la démarche. Les débats de l'atelier ont conduit à la conclusion suivante : aucun réel progrès n'a été fait pour assurer à la démarche un financement adéquat. Dans le scénario idéal, nous avons imaginé que des collaborateurs connaissant très bien les différentes sources de financement ont constitué des dossiers très solides et les ont présentés aux instances supérieures chargées d'attribuer les fonds. Ensuite, ils ont utilisé ces fonds immédiatement en prenant soin de bien les orienter.

**Lionel PATTE**

L'évaluation a été identifiée comme un facteur de réussite. Les éléments qui appellent une évaluation minutieuse sont les outils de mesure et les indicateurs de sécurité. Autrement dit, lors de la phase de diagnostic, il faut que chaque objectif soit assorti d'un ou de plusieurs indicateurs. C'est sur ce point que la démarche SURE 2004 nous a paru particulièrement faible.

**Sylvie BLANC**

C'est pour cette raison que j'ai insisté ce matin sur la nécessité de définir des indicateurs d'évaluation avec l'aide des CETE.

**Lionel PATTE**

En tout état de cause, il est primordial de favoriser le feedback, c'est-à-dire de renseigner tous les acteurs sur les résultats positifs des actions mises en œuvre. Enfin, nous souhaitons insister sur la nécessité de mise en cohérence de la démarche SURE avec la LOLF.

**Geneviève RUL**

La décentralisation a été présente en filigrane dans toute notre réflexion, comme en témoigne la référence fréquente aux collectivités locales. Nous estimons que certaines actions des services décentralisés, si elles ne sont pas concertées, peuvent provoquer une rupture dans la continuité de la démarche. Pour dépasser cette rupture, nous proposons que soit promulguée une loi afin d'imposer la coopération des collectivités locales. Ainsi, dès 2005, les Conseils généraux pourront être associés à la démarche SURE aussi bien pour la formation que pour la réalisation des études.

**Philippe OLIVIER**

C'est très ambitieux ! Vous voulez donc former les collectivités locales à la démarche SURE et promouvoir la démarche auprès des élus eux-mêmes.

## **Conclusion**

**Patrice PARISE**  
**Directeur des Routes**

Sans entrer dans les détails de la démarche, j'aimerais souligner quelques points que j'estime importants et réagir aux conclusions des ateliers. Tout d'abord, sachez que cette démarche, que je considère comme une priorité personnelle, est une priorité de premier ordre pour la Direction des routes. Ayant pris connaissance des travaux qui ont d'ores et déjà été réalisés, j'ai souhaité que la démarche soit lancée dès 2004 sur les 15 itinéraires retenus.

Il y avait à l'origine deux opinions distinctes sur le sort de la démarche. Certains préféraient poursuivre les études préliminaires avant de lancer SURE, tandis que d'autres insistaient sur l'urgence de la mise en place de la démarche, quitte à l'adapter tout au long du processus de mise en œuvre. C'est cette dernière option que nous avons prise, tout en veillant à obtenir les crédits suffisants le plus tôt possible, malgré nos restrictions budgétaires. En 2005, je peux vous affirmer

que nous disposons d'ores et déjà de 6 millions d'euros pour SURE, ce qui est loin d'être négligeable.

La Direction des routes voit dans cette démarche une grande opportunité. Je tiens à vous rassurer : il n'est pas trop tard pour la lancer. Ceux qui pensent qu'il est trop tard pour mettre en œuvre la démarche sont comme des sapeurs-pompiers qui décident de laisser un immeuble brûler sous prétexte qu'ils changent de caserne l'année prochaine... En définitive, l'enjeu sécuritaire est réel : la démarche SURE est à même d'en prendre la mesure. Aussi faut-il agir aujourd'hui, voire redoubler d'efforts pour mettre en œuvre la démarche dans les plus brefs délais.

L'efficacité de la méthode adoptée pose des questions complexes mais importantes. Ce n'est pas la première fois que nous avons recours à des méthodes fondées sur l'accidentologie et les retours d'expérience. La philosophie générale de SURE s'inscrit dans la lignée de nombreuses politiques publiques depuis vingt ou trente ans : déduire des pistes d'action à partir des accidents constatés. Or les spécificités de la démarche SURE sont nouvelles. Au regard du palmarès des mots-clés présenté au début de la séance, il y a lieu d'être optimiste. Quand je vois le mot « méthode » apparaître 74 fois et « sécurité » 52, je ne peux que me réjouir ! Néanmoins, je vous invite à m'expliquer ce qui change vraiment, selon vous.

De nombreuses questions demeurent sur le rôle des acteurs dans la mise en œuvre de la démarche : DRE, DDE, CETE etc.. A mon sens, le débat sur la répartition des rôles n'est pas très important dans l'immédiat et risque même d'être vite démodé. En effet, une circulaire récente du Ministre prévoit une redistribution des compétences.

Compte tenu de l'importance des questions de sécurité, je ne doute pas que nous trouvions les crédits dont nous avons besoin. Si la méthode est bonne et que nous parvenons à le faire savoir aux plus hautes instances du Ministère, nous pourrions obtenir un budget confortable pour SURE 2005.

Dans les mois qui viennent, notre compréhension des infrastructures se précisera grâce aux études d'enjeux. C'est à ce stade qu'il faut lancer un appel aux collectivités territoriales pour qu'elles nous apportent leur soutien et leurs compétences. Quand des vies humaines sont en jeu, il ne faut pas faire l'économie des mesures de sécurité. Demain, les collectivités territoriales prendront leurs responsabilités face à la sécurité routière mais aujourd'hui, c'est à nous qu'il revient d'en poser les bases.

Toutes les personnes qui travaillent sur ces dossiers, que ce soit au sein des CETE ou des DDE, continueront leur travail même après le transfert de compétences : gardez donc à l'esprit que vous ne travaillez pas pour rien, bien au contraire !

S'il me reste quelques minutes, j'aimerais connaître votre opinion sur l'efficacité de la méthode. Lors de la présentation, il est apparu que certains d'entre vous déplorent le défaut d'intermédiaire entre le diagnostic et les pistes d'action, c'est à dire le fameux « chaînon manquant ». C'est une opinion intéressante ; aussi aimerais-je prendre connaissance d'autres réflexions ou intuitions de ce genre.

## **Débat**

### **Lionel PATTE**

Il faut garder à l'esprit que cette démarche comporte des éléments nouveaux par rapport aux expériences passées mais demeure fondamentalement familière. En effet, les démarches de sécurité routière des années passées se fondaient sur des méthodes semblables et ont permis de réaliser des gains non négligeables. Je pense donc que la démarche SURE a de fortes chances d'être efficace, même si les moyens qui lui sont alloués paraissent faibles.

### **Patrice PARISE**

Si la démarche SURE se fonde sur des méthodes connues de longue date, quel progrès apporte-t-elle vraiment : une meilleure systématisation, de l'originalité, de la cohérence, une hiérarchisation des actions ?

### **Lionel PATTE**

Elle nous apporte essentiellement une meilleure systématisation et une plus grande rigueur. Elle nous permettra aussi de nous familiariser avec des outils qui ont été mal maîtrisés lors des expériences passées, tels que les indicateurs d'adhérence.

### **Patrice PARISE**

La Direction des routes doit faire face à une critique récurrente, à savoir que le transport routier est non seulement le mode de transport le plus répandu mais aussi celui qui donne lieu au plus grand nombre de victimes. Or il ne fait pas l'objet de procédures de contrôle aussi strictes que les transports aériens, ferroviaires ou maritimes. La démarche SURE est à même de remédier pour partie à ce paradoxe grâce à la rigueur de ses méthodes et la qualité de son dispositif de contrôle sécurité.

### **Stéphane LE MOING**

Même si nous nous sommes efforcés à travers les démarches précédentes d'apporter des solutions de sécurité routière adéquates, la démarche SURE a le mérite de prendre en compte les défauts éventuels de l'infrastructure. C'est à ce titre qu'elle représente un progrès.

### **Christophe LUC**

Au plan local, nos collaborateurs sont en général conscients de l'importance de l'action qu'ils mènent. Néanmoins, nous avons besoin de savoir que notre action est soutenue par les directions centrales. Dès lors, je m'interroge sur deux points. D'une part, quelle contribution pouvons-nous espérer obtenir des forces de l'ordre à l'amélioration du recueil des données ? Cette amélioration nécessite sans doute une collaboration des ministères de l'intérieur et des transports à un niveau hiérarchique plus élevé. D'autre part, comment faire pour que la démarche SURE survive à la décentralisation ? Si elle est « appropriée » par les collectivités locales, il faudra faire un effort

permanent de communication. Comment comptez-vous assurer la pérennité de la démarche à moyen terme ?

### **Patrice PARISE**

Le Ministère veut créer une fonction sécurité au sein de ses services routiers. Je suis convaincu que cette mesure portera ses fruits car la sécurité des infrastructures relève de la compétence des services consacrés à ces infrastructures. Il faut donc que les services routiers soient conscients de leur rôle de contrôle, de gestion et d'animation. Enfin, il n'est pas question de laisser la mise en œuvre de la démarche entre les mains de collectivités inertes ; nous assurerons bien-sûr un suivi dans la phase qui suit la décentralisation.

## **Synthèse**

### **Pascal CHAMBON**

Les débats de cette journée ont le mérite d'avoir clarifié la position de tous les collaborateurs sur l'avenir de SURE : vous pensez tous que la démarche est souhaitable, d'une part, et en bonne voie de réalisation, d'autre part. L'impression générale qui se dégage de ce colloque est donc éminemment positive. Je constate avec plaisir que la méthode est appréciée, parce qu'elle favorise la compréhension de la voirie. Il semble en outre que la méthode est applicable, moyennant une formation préalable des DDE. Néanmoins, vous avez cerné les difficultés que présente la méthode et proposé, très justement, de pistes d'amélioration. C'est à ce titre que le colloque a été le plus productif. Il faut, certes, poursuivre le débat, notamment sur le rôle des services décentralisés, les diagnostics et les moyens de simplification du dispositif.

Deux des thèmes évoqués aujourd'hui présentent à mes yeux un intérêt tout particulier : l'importance de l'évaluation, d'une part, et l'ouverture vers l'extérieur, d'autre part.

### **Philippe OLIVIER**

Merci pour ces éléments de synthèse. Je crois, pour clore ce colloque, que Monsieur Rioufol a un message à nous faire passer.

### **Régis RIOUFOL, Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR)**

J'aimerais souligner la qualité du travail que vous avez accompli. La variété des termes que vous associez à la démarche SURE est tout à fait intéressante et, de surcroît, rassurante. La décentralisation demeure une préoccupation constante ; vous en avez bien cerné les enjeux. C'est en effet au niveau local, par des efforts d'animation, voire des effets de contagion, que les compétences exigées par la démarche SURE seront déployées sur le terrain. Aujourd'hui, vous avez tous témoigné d'une forte mobilisation, que vous soyez issus du SETRA, des CETE, des DRE

ou des DDE. SURE est une démarche complexe qui exige un fort investissement humain ; aussi faut-il continuer vos efforts de coordination et de collaboration.

Nous souhaitons voir se développer les pelotons autoroutiers de la gendarmerie et des CRS, afin d'améliorer l'efficacité des Centres régionaux et nationaux d'information routière (CRIR et CNIR). Nous pensons en effet que le CNIR joue un rôle de régulation du trafic, qui se renforcera dans les années à venir.

A travers les diagnostics, nous pourrons évaluer, pour tout accident, les parts respectives du comportement, du véhicule et de l'infrastructure. On reproche souvent à la DSCR de privilégier le comportement mais les résultats de 2002-2003 et de 2003-2004 ont démontré qu'il est possible de réduire les accidents de manière spectaculaire en agissant sur le comportement de l'utilisateur. Les deux enjeux essentiels de l'action de la DSCR sur le comportement sont le contrôle automatisé et la pertinence de la signalisation. A cet égard, la variabilité de la vitesse sur les circuits les plus sensibles est trop importante et appelle un réel effort d'analyse de notre part.

Le Ministre de transports se dit soucieux de l'action des DDE. Aussi souhaite-t-il que celles-ci lui démontrent qu'elles sont à même d'apporter une réponse précise à toute question d'utilisateur et d'accompagner cette réponse d'une action appropriée. Je vous laisse méditer ce point.