

Directive Européenne 2008/96 Sécurité des infrastructures

Rémy Marsolat
CETE Lyon - DES

La directive

Réseau routier trans-européen

Instauration et mise en œuvre

- D'évaluation des incidences sur la sécurité routière des projets d'infrastructure (nouvelle route ou modification substantielle du réseau existant) ⇒ **études d'impact**
- D'audits de sécurité routière des projets d'infrastructure couvrant les étapes de la planification jusqu'à l'exploitation. ⇒ **CSPR**
- De la gestion de la sécurité du réseau routier existant. ⇒ **SURE**
- D'inspections de sécurité du réseau routier existant ⇒ **ISRI** pour inspecter de manière récurrente et systématique son réseau routier national

Mise en œuvre de la directive au plus tard le 19 décembre 2010

Évaluation des incidences

À priori

Démarche d'étude d'impact : circulaire française

- CIRCULAIRE N° 98-99 DU 20 OCTOBRE 1998 / INSTRUCTION RELATIVE AUX METHODES D'ÉVALUATION ECONOMIQUE DES INVESTISSEMENTS ROUTIERS EN RASE CAMPAGNE
- Mise à jour 23 mai 2007

Amélioration prévue de cette circulaire et application en urbain (méthode) en cours

CSPR

Objectifs

- Obtenir un **niveau optimal de sécurité** pour les infrastructures nouvelles, ou rénovées
- Permettre la **diffusion d'une culture sécurité** dans les métiers de l'aménagement routier
- Mieux **communiquer sur la qualité des projets** routiers

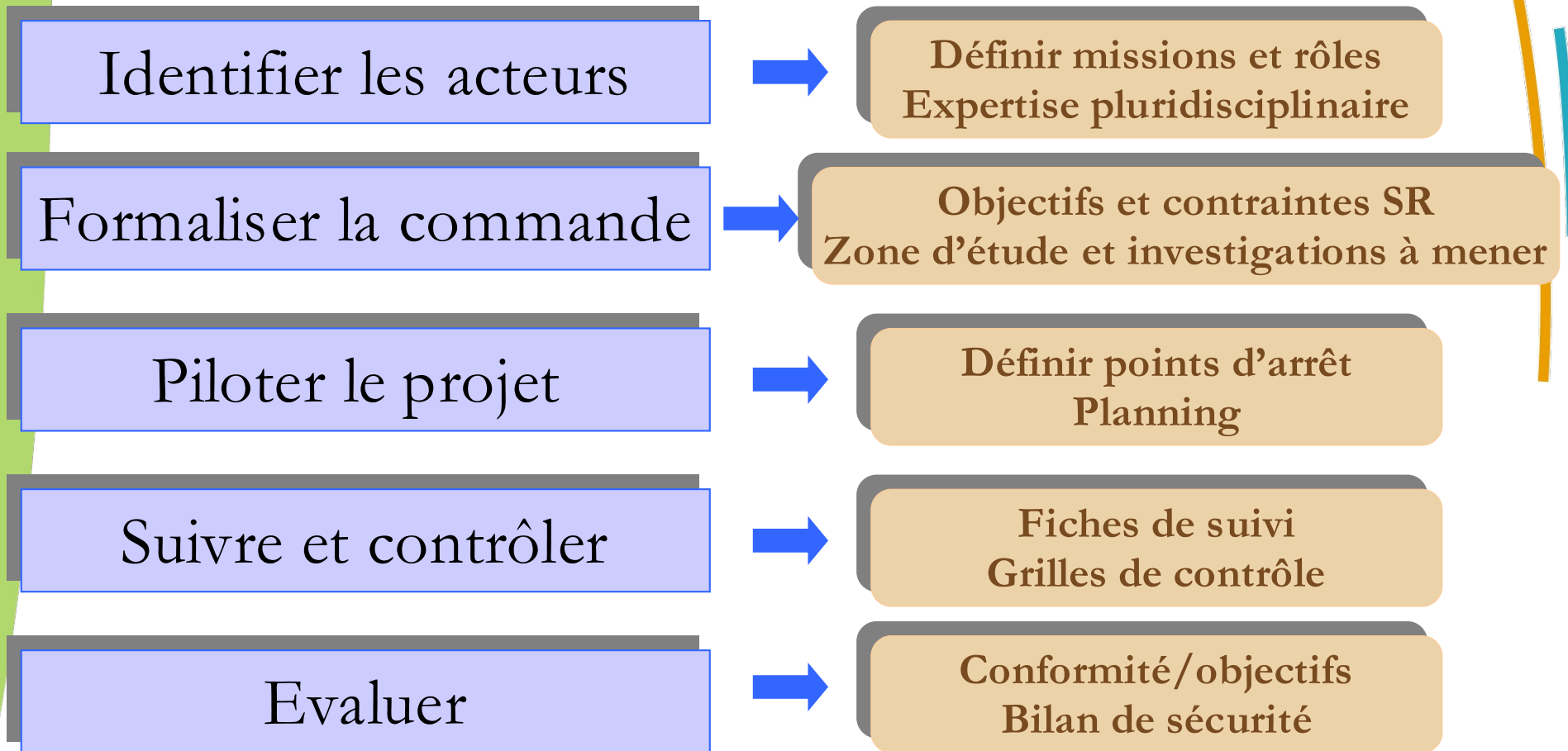
Principes

- Une **démarche qualité** tout au long de la conception du projet
- Une inspection comprenant un **audit de sécurité** avant mise en service
- Un **bilan** après mise en service (6 mois) et en situation d'usage courant (3 ans)



<http://www.setra.equipement.gouv.fr/CSPR,3060.html>

Démarche Qualité



Démarche Qualité

Les grilles de contrôle

- Liste de questions à se poser au bon moment
- Par milieu (urbain, interurbain, VRU)
- Par phase d'études (EP, APS, Projet)

Avantages

- S'assurer que les « bonnes » questions ont été posées
- Enregistrer les résultats des contrôles et les suites données
- Justifier les choix délicats effectués
- Enregistrer les « risques » détectés lors d'une phase, et donc les points à surveiller durant la phase suivante

Exemple grille APS

Suivi des questions d'une phase sur l'autre

Traçage des dérogations ou difficultés

APS	CG-14	<p>S'est-on assuré qu'on aura les emprises nécessaires pour :</p> <ul style="list-style-type: none">• privilégier les solutions permettant de limiter la présence d'obstacles (plutôt que d'être obligé de les isoler) ?• permettre la mise en place des aménagements et des équipements de sécurité,• intégrer l'ensemble des circulations liées aux pratiques locales,• régler les problèmes d'accès et de carrefours ? <p>Si ce n'est pas le cas, a-t-on prévu d'acquérir des emprises complémentaires ou, en milieu urbain a-t-on envisagé de privilégier la sécurité des usagers les plus exposés (piétons, cyclistes) ?</p> <p>A-t-on la place nécessaire pour :</p> <p>permettre un tracé correct (profil en long, tracé en plan) ?</p>
	CG-16	<p>A-t-on évité les jonctions à risque ?</p>

Audit avant mise en service

Les auditeurs

- Les auditeurs sont des agents expérimentés dans le domaine de la sécurité ou du projet routier, issus des DDE, des DIR et des CETE
- Les auditeurs sont qualifiés lors d'une formation initiale spécifique incluant un audit

Les grilles

Sous-thème	N°	Questionnement	Documents de référence	Objet/sans objet/pas d'élément pour répondre	Constat
Lisibilité	I.1	La perception du tracé par l'utilisateur est-elle suffisante, notamment dans les points singuliers ?	ICTAAL 3.3 ARP3.3(R) SRR4.3b	Oui	
	I.2	Les phénomènes de fausse perspective ou de vue directe sur une voie latérale font-ils l'objet de dispositions appropriées ?		Non	Depuis <u>Annonay</u> , la vue sur l'ex RN 82 induit un phénomène de fausse perspective avec de plus un éblouissement possible sur 2 zones (photos 643, 645 et 658, 659).
	V.4	Les risques de chutes d'une certaine hauteur, ou sur voie ferrée, routière ou fluviale (ou encore l'intrusion dans une zone à risque, ou sur une chaussée adjacente) sont-ils compensés par l'implantation de dispositifs de retenue appropriés et conformes ?	ICTAAL 7.1.1. B) ARP8.2a et b SRR 16.2.3c	Non	<ul style="list-style-type: none"> ● Risque de chute sur l'ex RN82 (photo 642); ● risque de chute pour 1 PL sur le parking du « Safari Parc » (photo 654); ● risque de chute d'un remblai très haut et/ou dans le bassin, pour un PL ou un car (photo 660); ● risque de chute en contrebas en raison d'une dénivellation brutale (photo 655).



Photo 665



Photo 654

PLANCHE 4

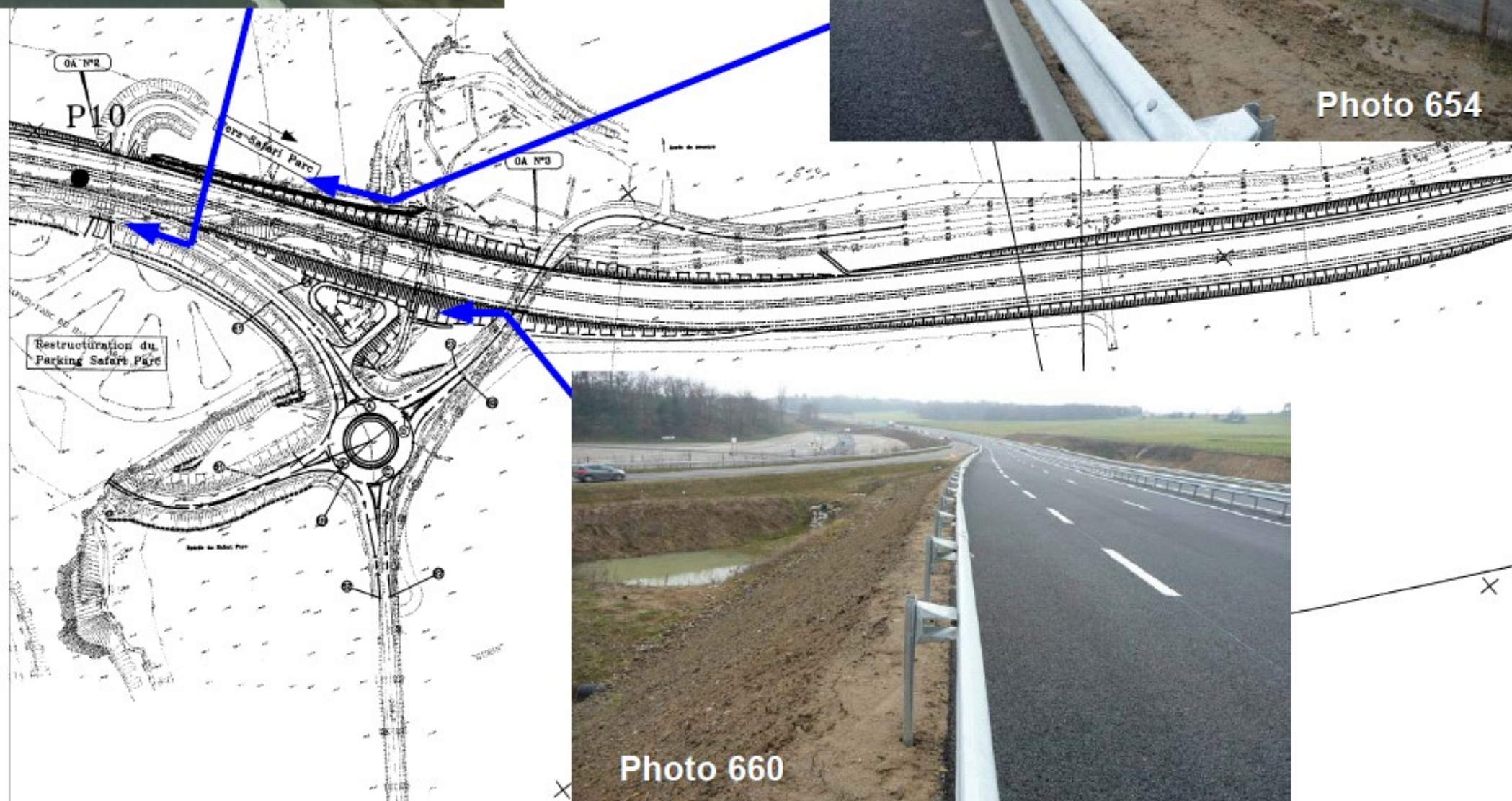


Photo 660

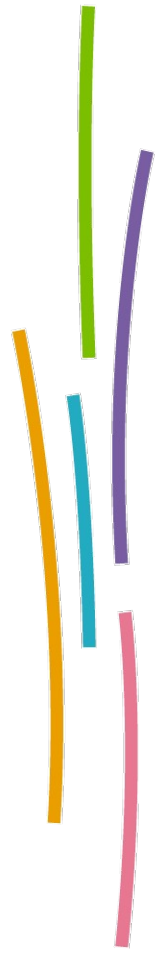
Bilans

Observations pendant les 6 premiers mois après la mise en service

- Observation en situation d'usage du fonctionnement et des dysfonctionnements éventuels
- Prendre rapidement des mesures correctives

Bilan à 3 ans

- Gain de sécurité par rapport à la situation antérieure
- Finalités
 - Rechercher des corrections si le résultat est mauvais
 - Capitaliser les enseignements



Sure

Avantages

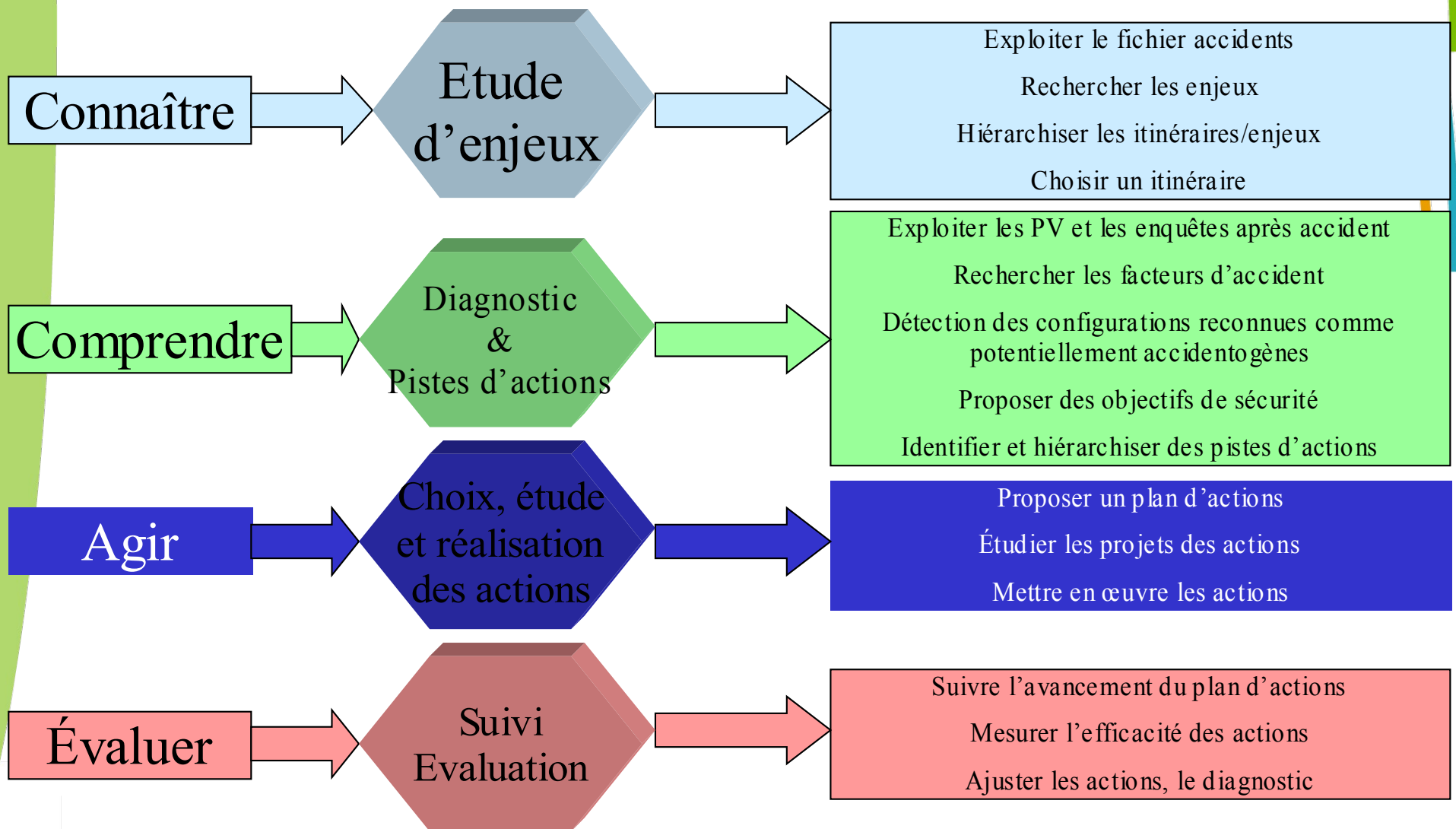
- Démarche **globale avec évaluation**
- **Priorités** en fonction de la réduction du nombre d'accidents attendue
- **Compréhension** par l'observation des dysfonctionnements spécifiques de chaque type de route
- Composante **préventive**
- Recherche une **cohérence** dans les aménagements
- Établit un **dialogue** entre les acteurs de la route (élus-forces de l'ordre-exploitants-associations locales) sur les questions de sécurité routière

Méthode éprouvée sur le réseau Etat

- <http://www.sure.equipement.gouv.fr/>



SURE - Principes



ISRI

Objectifs

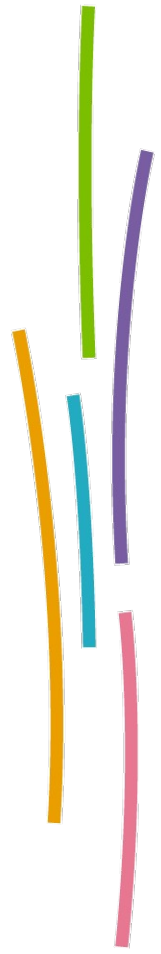
- Outil pour le gestionnaire
- Améliorer la sécurité routière par la prévention

Principes de la démarche

- Préventive
- Simple, efficace et pragmatique
- Récurrente et systématique
- À l'initiative et au bénéfice du gestionnaire

Inspecteurs

- Découverte des singularités avec un « oeil neuf »
- Personnel qualifié
- Neutre
- Indépendant du gestionnaire local
- Non expert et non exhaustif



Idée

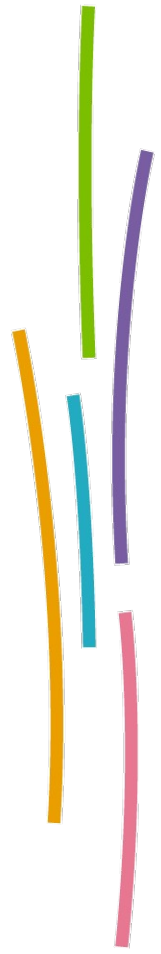
« Second regard » détectant des configurations que le gestionnaire ne remarque plus et qui méritent qu'il s'interroge

Dans les faits

- Relevé rapide et pragmatique
- Principales configurations pouvant interpeller ou surprendre l'utilisateur
- Tous modes

Les étapes




- étape 1 : la programmation et la commande du gestionnaire,
- étape 2 : la préparation de la visite d'inspection,
- étape 3 : la visite d'inspection proprement dite,
- étape 4 : la restitution des observations (compte-rendu, présentation au gestionnaire),
- étape 5 : l'examen du compte rendu,
- étape 6 : l'élaboration du rapport du gestionnaire,
- étape 7 : le suivi et l'évaluation.



Exemple de relevé et de réponse du questionnaire

Suite de la liste des événements relevés analysés par le questionnaire - sens croissant



n°	Pr	Relevé ^(2,3)	Commentaires	Critère(s) SRR ^(2,1) impacté(s)	Photos miniatures <small>Source photos : Séma</small>	Actions envisagées
13	15 + 100	Démarrage de ligne discontinue avant sommet légère cote. Présence de bâti.	Visibilité semblant réduite	V		Vérifier sur site (3)
14	16 + 200	Délaissé créant fausse perspective	Perte de lisibilité	L		A étudier (4)
15	>17 + 100	Pas de possibilité d'arrêt sur la section à 2 x 2, sauf PAU sur 10 km environ	Jusque - Pr 28	E		Mener une étude sur l'ensemble de l'itinéraire (4)
16	19 + 650	Alignement d'arbres en bordure proche		G		Prévoir la pose de dispositifs de retenue (3)
17	21 + 300	Accotement en mauvais état		E		Vérifier l'ensemble de l'itinéraire et hiérarchiser le niveau de danger (1 - 4)
18	23 + 900	Piétons sur accotement en agglo	Accotement non traité, ressemblant à une voie de circulation	F		Prendre contact avec le maire et suggérer une étude de cheminement piétonnier (4)

Guide et exemple

Sétra

Service d'études
sur les transports,
les routes et leurs
aménagement

octobre 2008

Guide méthodologique

Démarche ISRI

Inspections de Sécurité Routière des Itinéraires



Exemple A75

<http://www.setra.developpement-durable.gouv.fr/Demarche-ISRI-Inspections-de.html>

Carte officielle

