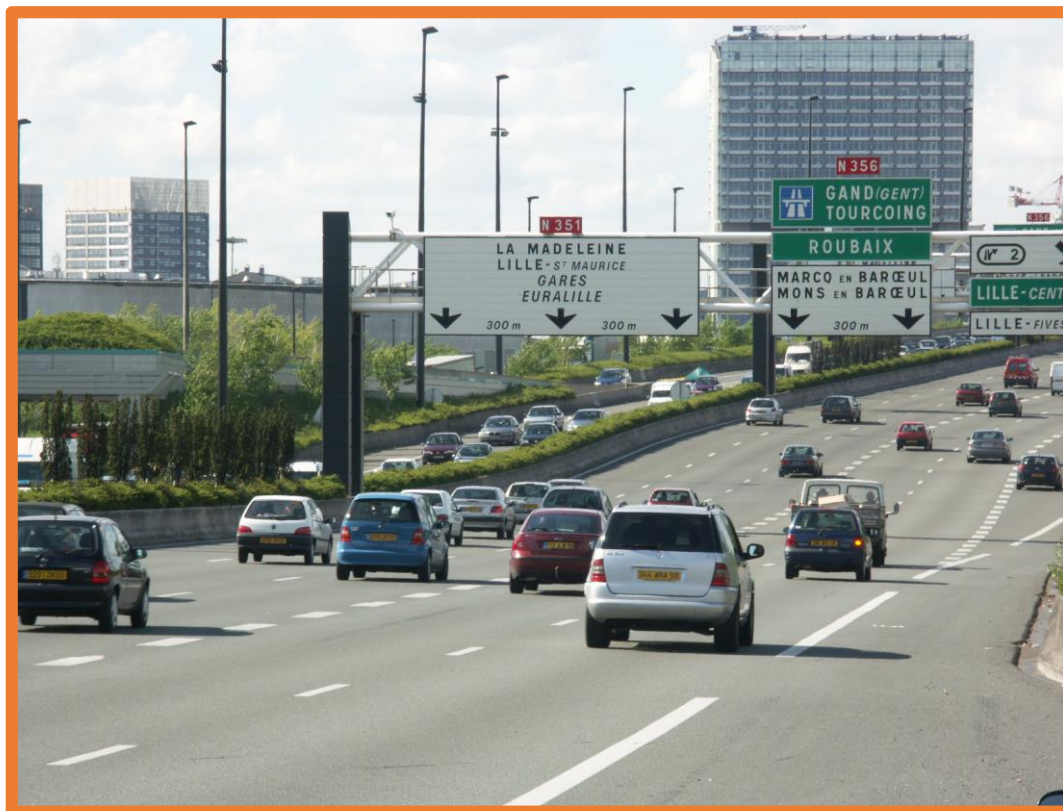


LA DÉMARCHE SURE

CONTEXTE, MÉTHODE ET ÉVOLUTIONS À VENIR



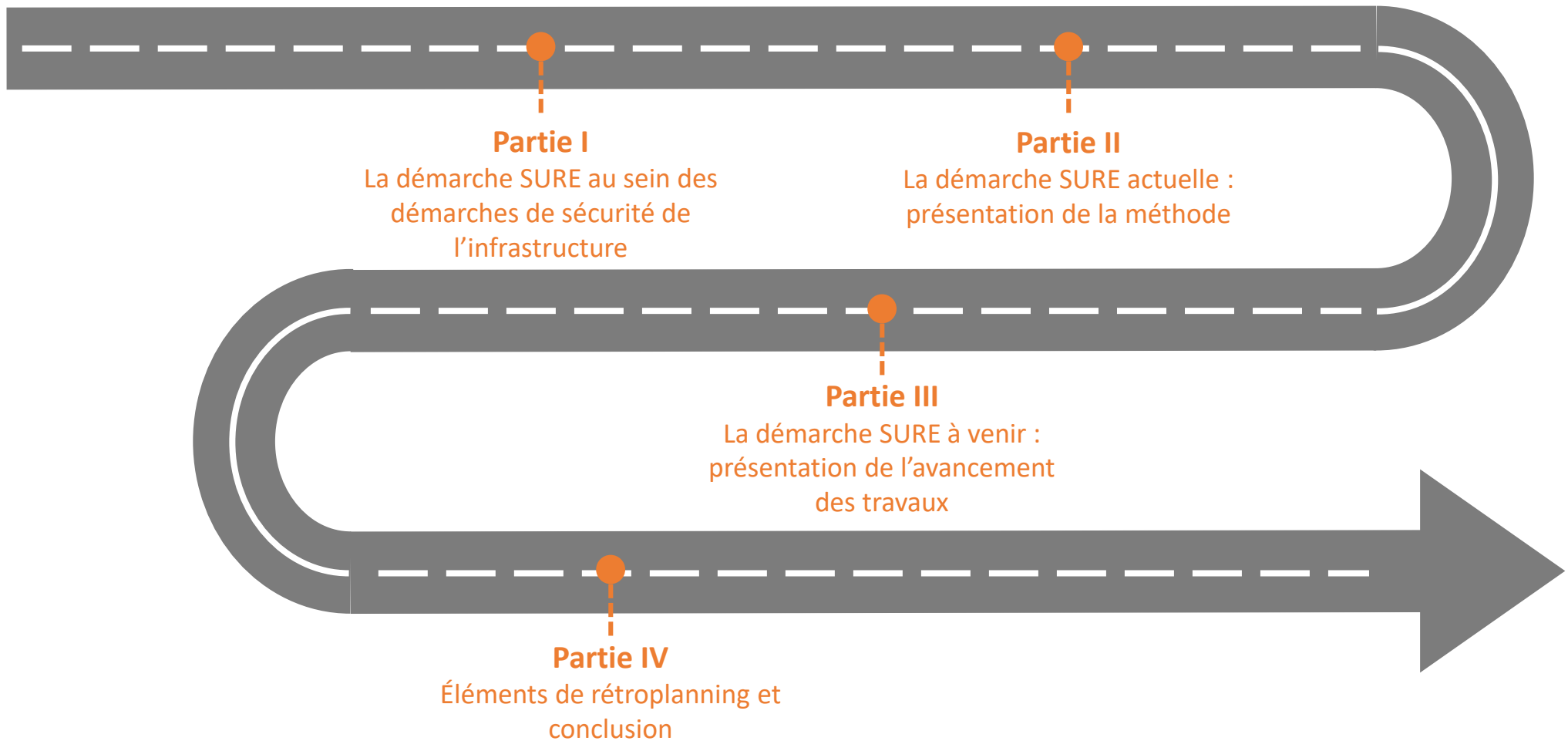
Copyright © Médiathèque Cerema

Club accidentologie en milieu interurbain – Journée d'échange avec les Conseils Départementaux

Mardi 24 mai 2022

Intervenant : Gabriel Kleinmann (Cerema TV) – gabriel.kleinmann@cerema.fr

SOMMAIRE



PARTIE 1 **LA DÉMARCHE SURE**

Une démarche qui s'inscrit dans une démarche globale de sécurité orientée vers l'infrastructure routière

HISTORIQUE DE LA PRISE EN COMPTE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE DANS LES PROJETS ROUTIERS ET LES ROUTES EXISTANTES

1989

Livre blanc sur la sécurité
routière

2004

Circulaire SURE

2019

Révision de la Directive européenne GSIR
*Des modifications parfois conséquentes, notamment
concernant la classification et gestion de la sécurité*

2001

Circulaire CSPR

2008

Directive européenne GSIR

- Quatre démarches obligatoires sur RTE-T*
- *Evaluation des incidences sur la sécurité routière*
 - *Audits de sécurité routière*
 - *Classification et gestion de la sécurité*
 - *Inspections de sécurité*

LA VIE D'UNE INFRASTRUCTURE ROUTIÈRE

Projet routier

Route en exploitation

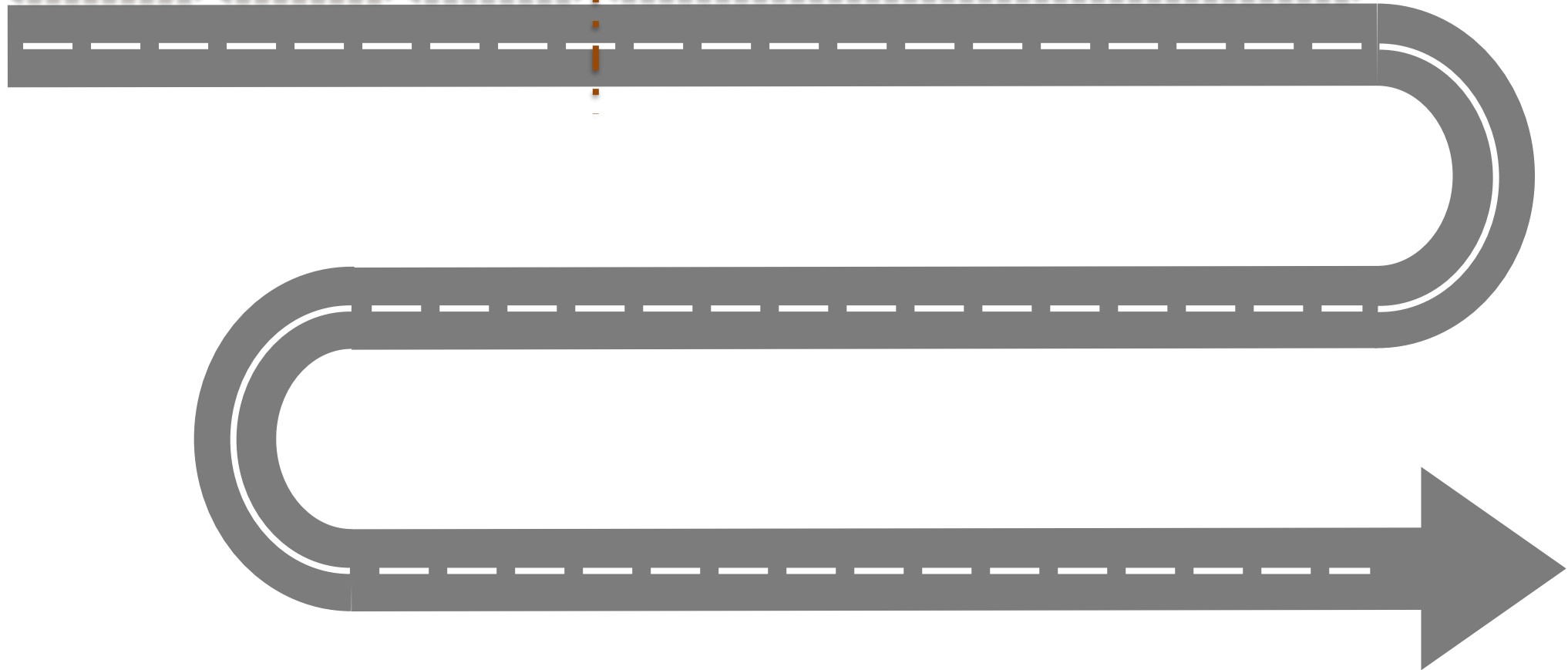
Mise en service

Planification
initiale

Conception

Réalisation

Exploitation



LE CADRE EUROPÉEN DÉCLINÉ AU NIVEAU NATIONAL DEPUIS 2008

Projet routier

Route en exploitation

Mise en service

Planification
initiale

Conception

Réalisation

Exploitation

Démarche EISR

Démarches d'audits

Audit ETU

Audit PMS

Audit DEX

Quelques
modifications mineures

Pas de modifications
à prévoir

Pas de modifications
à prévoir

Démarche ISRI

Modifications
majeures

Démarche SURE



À noter :

- Périmètre d'application => réseau routier national (décret n°2005-1499 du 5 décembre 2005), routes et autoroutes transférées à la Collectivité européenne d'Alsace et à l'Eurométropole de Strasbourg, d'éventuelles autres sections de route situées hors agglomération aménagées grâce à un financement de l'Union européenne

APERÇU GLOBAL DES DÉMARCHES DE SÉCURITÉ

Projet routier

Route en exploitation

Mise en service

Planification
initiale

Conception

Réalisation

Exploitation

Démarche EISR

Démarches d'audits

Suivi continu de la sécurité

Audit ETU

Audit PMS

Audit DEX

Patrouillage

Suivi des accidents

Démarches
thématiques

- Actions ponctuelles
- Actions ciblées
(obstacles latéraux,
contresens, virages,
etc...)

Démarche ISRI

Démarche SURE

DÉMARCHES DE SÉCURITÉ DE L'INFRASTRUCTURE ET LOI 3DS

◆ LOI n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale (Loi 3DS), article 38 :

→ Autorise le **transfert** d'autoroutes, routes ou portions de voies non concédées relevant du domaine routier national depuis l'Etat vers le domaine public routier des **départements**, de la **métropole de Lyon** et des **métropoles** ;

→ Autorise la **mise à disposition** de ces mêmes voies aux **régions** ;

→ Transfert **sans incidence** sur le statut de route d'importance européenne.

Le réseau concerné par l'obligation actuelle de mise en œuvre des démarches EISR, d'audits, SURE et ISRI restera soumis à cette obligation même en cas de transferts dans le cadre de la loi 3DS (principe de non régression)

CE QU'IL FAUT RETENIR DE CETTE PARTIE I

- La démarche SURE est **intégrée à une démarche plus globale** visant à garantir la sécurité d'une route durant tout son cycle de vie
- La démarche SURE est actuellement **d'application obligatoire** sur l'ensemble du RRN, les réseaux de l'EMS et de la CEA, ainsi que les autres réseaux à financement européen
- La démarche SURE est en **cours de révision** du fait de la modification, en 2019, de la Directive européenne qui instaure l'obligation de sa mise en œuvre
- La démarche SURE ainsi révisée devra également être mise en œuvre sur les portions de RRN **transférées aux collectivités** dans le cadre de la loi 3DS.
- La démarche SURE peut être mise en œuvre de manière volontaire par une **collectivité** sur son réseau routier



Mais du coup, c'est quoi la démarche SURE ?

PARTIE 2 **LA DÉMARCHE SURE ACTUELLE**

Présentation des préceptes méthodologiques
actuels

LA DÉMARCHE SURE PARMIS LES DÉMARCHES DE SÉCURITÉ

Projet routier

Route en exploitation

Mise en service

Planification
initiale

Conception

Réalisation

Exploitation

Démarche EISR

Démarches d'audits

Suivi continu de la sécurité

Audit ETU

Audit PMS

Audit DEX

Patrouillage

Suivi des accidents

Démarches
thématiques

- Actions ponctuelles
- Actions ciblées
(obstacles latéraux,
contresens, virages,
etc...)

Démarche ISRI

Démarche SURE

OBJECTIFS ET PRINCIPES MÉTHODOLOGIQUES

Etude d'enjeux

- Analyser la répartition des accidents pour détecter les itinéraires où la sécurité peut être améliorée par des actions sur l'infrastructure.
- Hiérarchiser les itinéraires suivant leur potentiel de sécurité pour définir ceux à analyser plus finement dans le cadre d'un diagnostic.

1
Connaître

2
Comprendre

Diagnostic de l'itinéraire et pistes d'actions

Comprendre les mécanismes et les facteurs d'accidents, au moyen de l'analyse des procès-verbaux (PV) d'accidents et de visite de terrain, pour déterminer les pistes d'actions correctives à mettre en œuvre.

4
Evaluer

3
Agir

Etude et réalisation des actions

Mettre en œuvre des actions sur un itinéraire diagnostiqué

Evaluation

Évaluer l'efficacité de la démarche

FOCUS SUR L'ÉTUDE D'ENJEU

1 - Sectionnement du réseau

◆ Découpage en

- Itinéraires
- Tronçons
- Sections

◆ Les sections sont déterminées à partir des critères suivants :

- Homogénéité du profil en travers
- Homogénéité du trafic
- Respect des limites d'agglomération
- Longueur suffisante (~10km)
- Au moins 10 accidents sur les 5 dernières années



FOCUS SUR L'ÉTUDE D'ENJEUX

2 – État des lieux de l'accidentalité

◆ Renseigner, notamment, pour chaque section :

→Le nombre d'accidents sur la période considérée

→La densité d'accidents sur la période considérée

$$\text{Densité} = \frac{\text{Nb_accidents}}{\text{Longueur} \times \text{Nb_années}}$$

→Le taux d'accidents sur la période considérée

$$\text{Taux} = \frac{\text{Nb_accidents}}{\text{Parcours}} \text{ avec : } \text{Parcours} = \frac{\text{Longueur} \times \text{TMJA} \times 365 \times \text{Nb_années}}{10^8}$$

→Les ZAAC sur la période considérée

◆ Analyser l'état des lieux

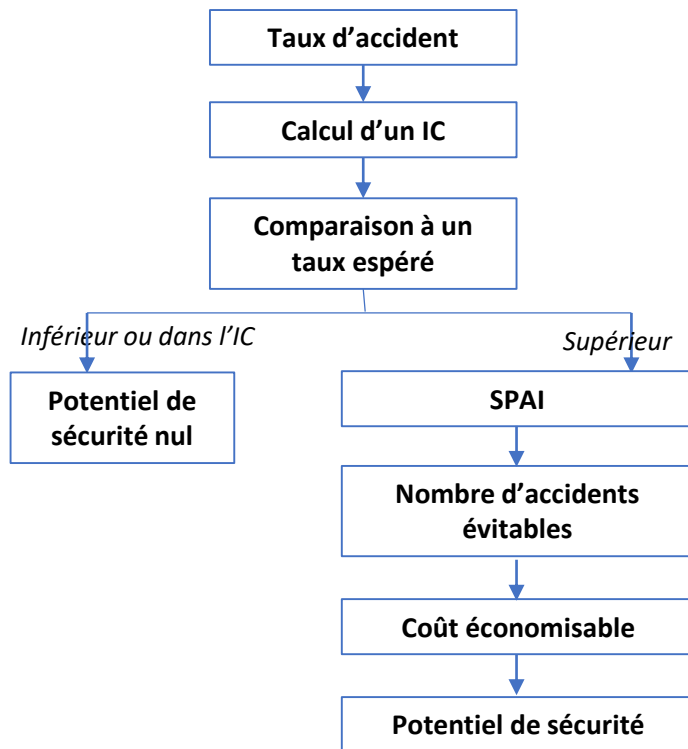
→Relativiser les données aberrantes

→Comparer avec le précédent état des lieux

FOCUS SUR L'ÉTUDE D'ENJEUX

3 – Hiérarchisation du réseau

◆ Pour chaque section :



◆ Exemple

Section à chaussée unique, longueur = 15km, trafic = 4000véh/jour, période d'observation = 5ans, nombre d'accidents sur la période = 15 accidents

⇒ Le taux vaut : $Taux = \frac{15 \times 10^8}{15 \times 4000 \times 365 \times 5} = 13,70$ accidents par centaine de millions de km parcourus

⇒ Intervalle de confiance à 95% (loi de Poisson) pour 15 accidents observés : [10 ; 23]

⇒ Soit en termes de taux d'accidents : [9,13 ; 21,00]

⇒ Taux espéré pour une RCU : $Taux_{espéré} = 3,26 \times 0,75 = 2,45$

⇒ Le taux est significativement supérieur au taux espéré, donc la section est une SPAI.

⇒ Grâce aux taux espéré, à la formule du taux et aux caractéristiques de la section, on peut calculer le nombre d'accidents espéré sur la section, qui vaut 2.

⇒ Le nombre d'accidents évitables vaut : $15 - 2 = 13$ accidents

⇒ Supposons que sur la section, la répartition des victimes soit : 10% mortel, 30% grave, 60% légers. Alors le coût économisable vaut : $Coût = 13 \times (0,1 \times 1046972 + 0,3 \times 1046972 + 0,6 \times 26729) \approx 5,6M€$

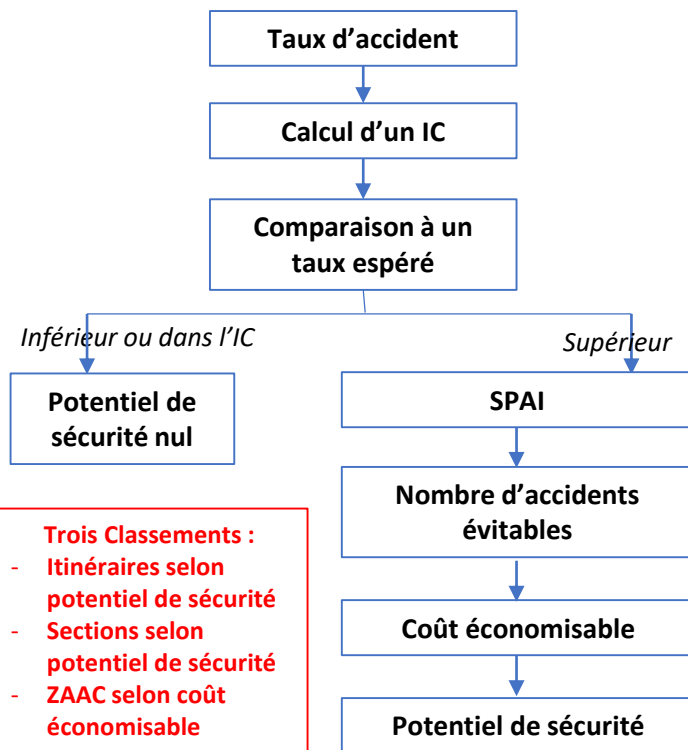
⇒ Le potentiel de sécurité vaut alors $Potentiel = \frac{5652240,6}{15} \approx 400k€/km$

	Taux d'accidents	Taux d'accidents graves ou mortels	% accidents mortels	% accidents graves ou mortels
VSA IDF	17.44	2.77	1.18	15.87
VSA Province	5.8	1.00	2.4	17.18
Toutes VSA	11.26	1.8	1.5	16.2
RN Chaussée unique (hors VSA)	3.26	2.58	19.7	79.3
RN Chaussées séparées (hors VSA)	1.37	0.82	10.8	59.5
Autoroutes (hors VSA)	1.51	0.89	10.4	58.6

FOCUS SUR L'ÉTUDE D'ENJEUX

3 – Hiérarchisation du réseau

◆ Pour chaque section :



◆ Exemple

Section à chaussée unique, longueur = 15km, trafic = 4000véh/jour, période d'observation = 5ans, nombre d'accidents sur la période = 15 accidents

⇒ Le taux vaut : $Taux = \frac{15 \times 10^8}{15 \times 4000 \times 365 \times 5} = 13,70$ accidents par centaine de millions de km parcourus

⇒ Intervalle de confiance à 95% (loi de Poisson) pour 15 accidents observés : [10 ; 23]

⇒ Soit en termes de taux d'accidents : [9,13 ; 21,00]

⇒ Taux espéré pour une RCU : $Taux_{espéré} = 3,26 \times 0,75 = 2,45$

⇒ Le taux est significativement supérieur au taux espéré, donc la section est une SPAI.

⇒ Grâce aux taux espéré, à la formule du taux et aux caractéristiques de la section, on peut calculer le nombre d'accidents espéré sur la section, qui vaut 2.

⇒ Le nombre d'accidents évitables vaut : $15 - 2 = 13$ accidents

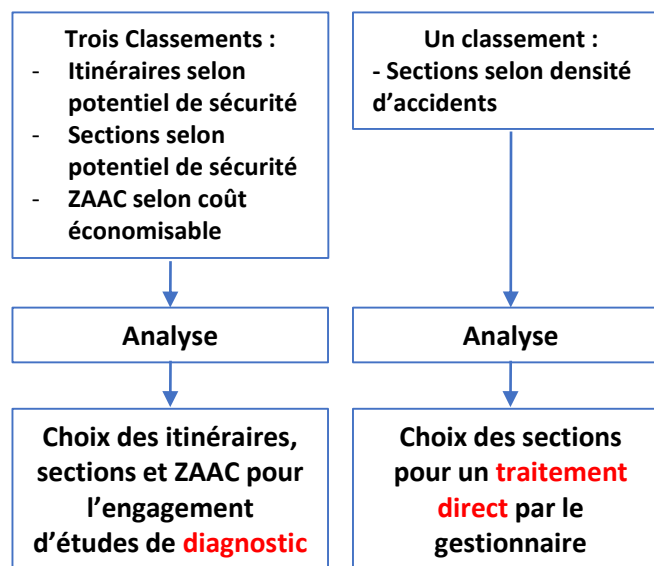
⇒ Supposons que sur la section, la répartition des victimes soit : 10% mortel, 30% grave, 60% légers. Alors le coût économisable vaut : $Coût = 13 \times (0,1 \times 1046972 + 0,3 \times 1046972 + 0,6 \times 26729) \approx 5,6M€$

⇒ Le potentiel de sécurité vaut alors $Potentiel = \frac{5652240,6}{15} \approx 400k€/km$

	Taux d'accidents	Taux d'accidents graves ou mortels	% accidents mortels	% accidents graves ou mortels
VSA IDF	17.44	2.77	1.18	15.87
VSA Province	5.8	1.00	2.4	17.18
Toutes VSA	11.26	1.8	1.5	16.2
RN Chaussée unique (hors VSA)	3.26	2.58	19.7	79.3
RN Chaussées séparées (hors VSA)	1.37	0.82	10.8	59.5
Autoroutes (hors VSA)	1.51	0.89	10.4	58.6

FOCUS SUR L'ÉTUDE D'ENJEUX

4 – Choix pour le diagnostic



Etude d'enjeux

- Analyser la répartition des accidents pour détecter les itinéraires où la sécurité peut être améliorée par des actions sur l'infrastructure.
- Hiérarchiser les itinéraires suivant leur potentiel de sécurité pour définir ceux à analyser plus finement dans le cadre d'un diagnostic.

1
Connaître

2
Comprendre

Diagnostic de l'itinéraire et pistes d'actions

Comprendre les mécanismes et les facteurs d'accidents, au moyen de l'analyse des procès-verbaux (PV) d'accidents et de visite de terrain, pour déterminer les pistes d'actions correctives à mettre en œuvre.

4
Evaluer

3
Agir

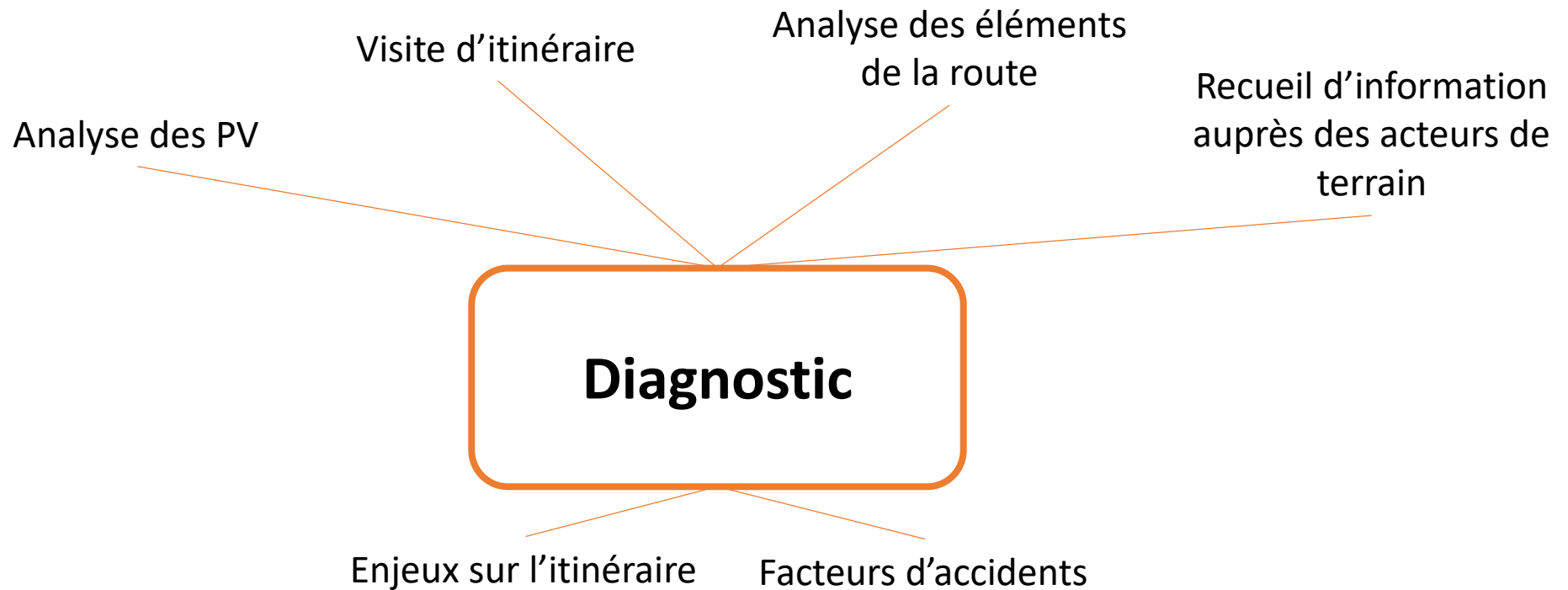
Etude et réalisation des actions

Mettre en œuvre des actions sur un itinéraire diagnostiqué

Evaluation

Évaluer l'efficacité de la démarche

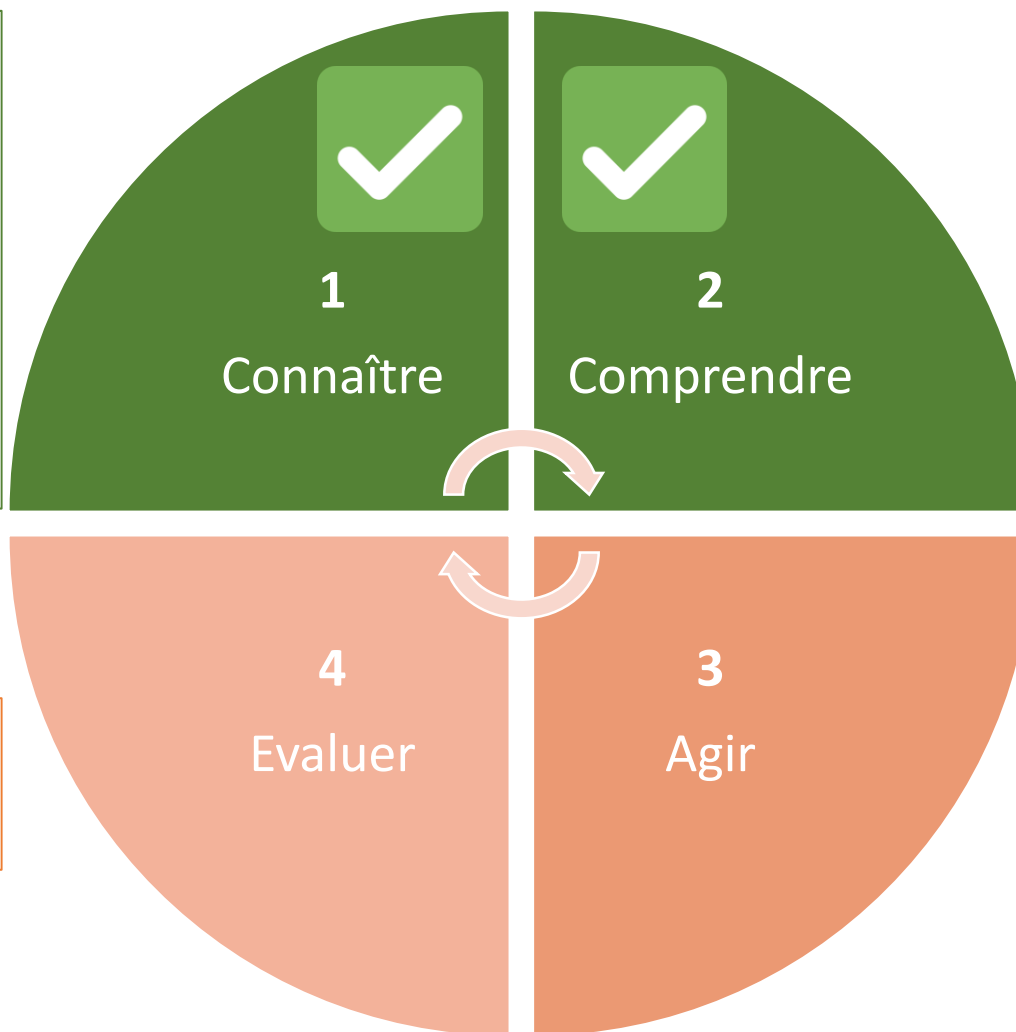
FOCUS SUR LE DIAGNOSTIC



Pistes d'actions correctives, hiérarchisables en fonction du nombre d'accident évitable, de l'efficacité attendue, du coût, du délai de l'opération, etc.

Etude d'enjeux

- Analyser la répartition des accidents pour détecter les itinéraires où la sécurité peut être améliorée par des actions sur l'infrastructure.
- Hiérarchiser les itinéraires suivant leur potentiel de sécurité pour définir ceux à analyser plus finement dans le cadre d'un diagnostic.



Diagnostic de l'itinéraire et pistes d'actions

Comprendre les mécanismes et les facteurs d'accidents, au moyen de l'analyse des procès-verbaux (PV) d'accidents et de visite de terrain, pour déterminer les pistes d'actions correctives à mettre en œuvre.

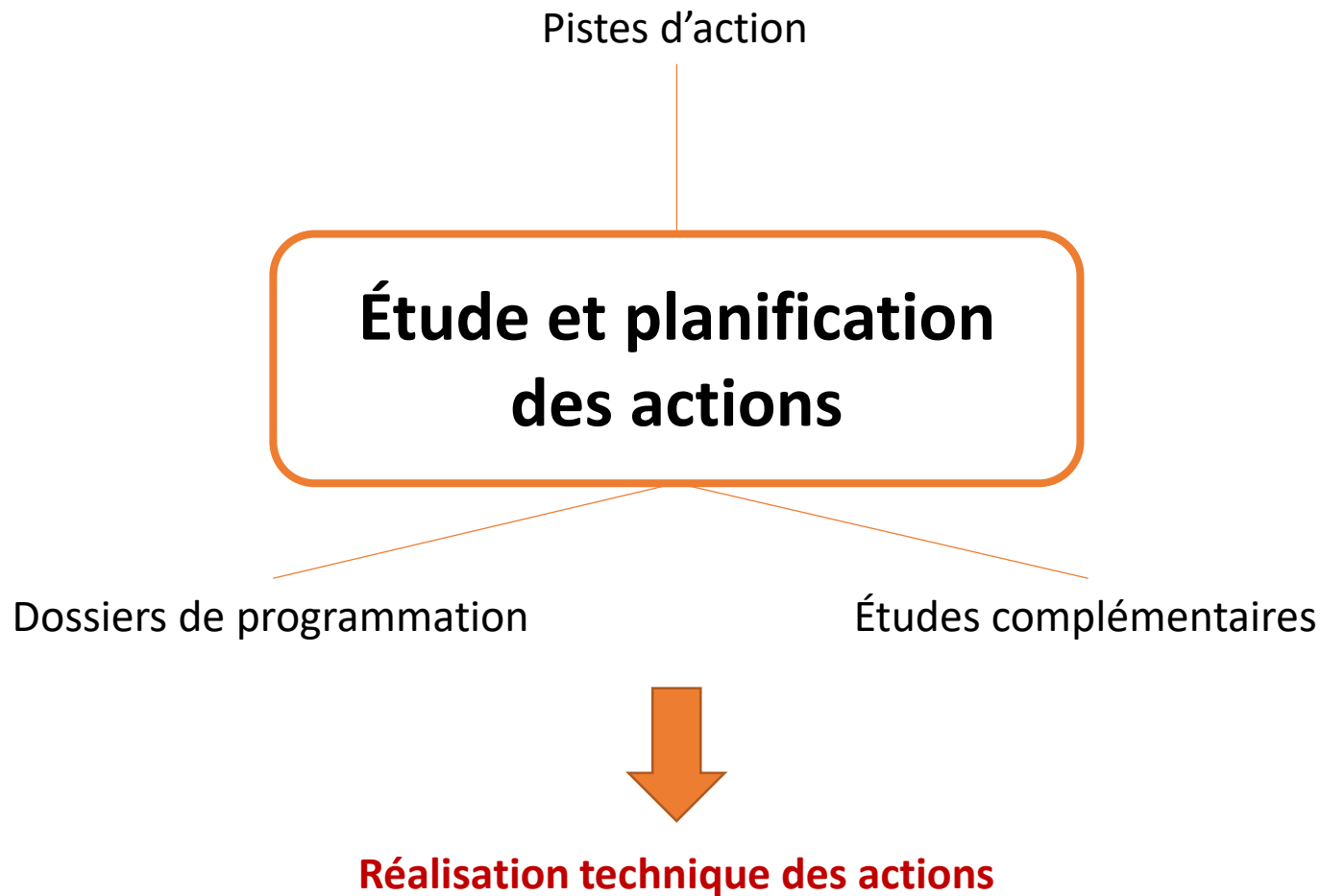
Etude et réalisation des actions

Mettre en œuvre des actions sur un itinéraire diagnostiqué

Evaluation

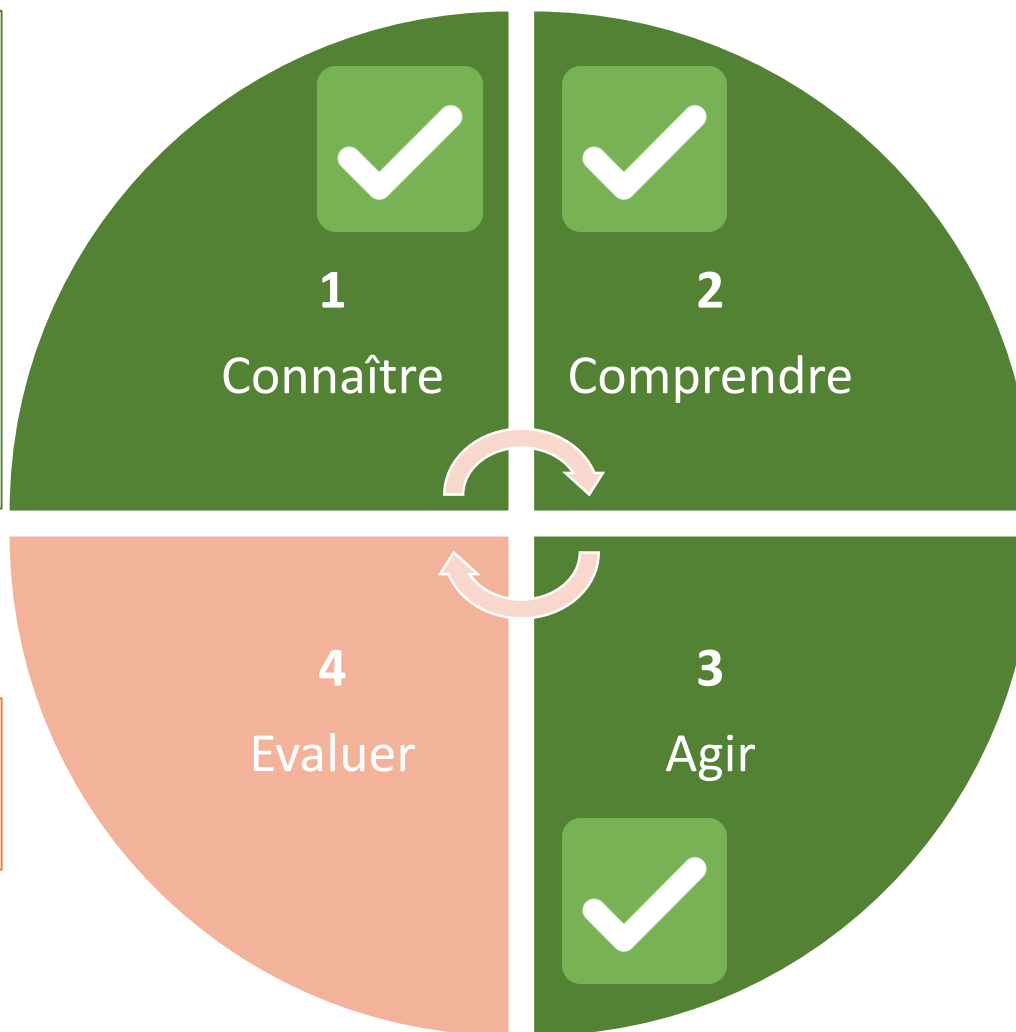
Évaluer l'efficacité de la démarche

FOCUS SUR L'ÉTUDE ET LA RÉALISATION DES ACTIONS



Etude d'enjeux

- Analyser la répartition des accidents pour détecter les itinéraires où la sécurité peut être améliorée par des actions sur l'infrastructure.
- Hiérarchiser les itinéraires suivant leur potentiel de sécurité pour définir ceux à analyser plus finement dans le cadre d'un diagnostic.



Diagnostic de l'itinéraire et pistes d'actions

Comprendre les mécanismes et les facteurs d'accidents, au moyen de l'analyse des procès-verbaux (PV) d'accidents et de visite de terrain, pour déterminer les pistes d'actions correctives à mettre en œuvre.

Etude et réalisation des actions

Mettre en œuvre des actions sur un itinéraire diagnostiqué

Evaluation

Évaluer l'efficacité de la démarche

FOCUS SUR L'ÉVALUATION

Mise en place d'indicateurs de performance de l'action
(accidentalité, comportement, infrastructure)

Évaluation

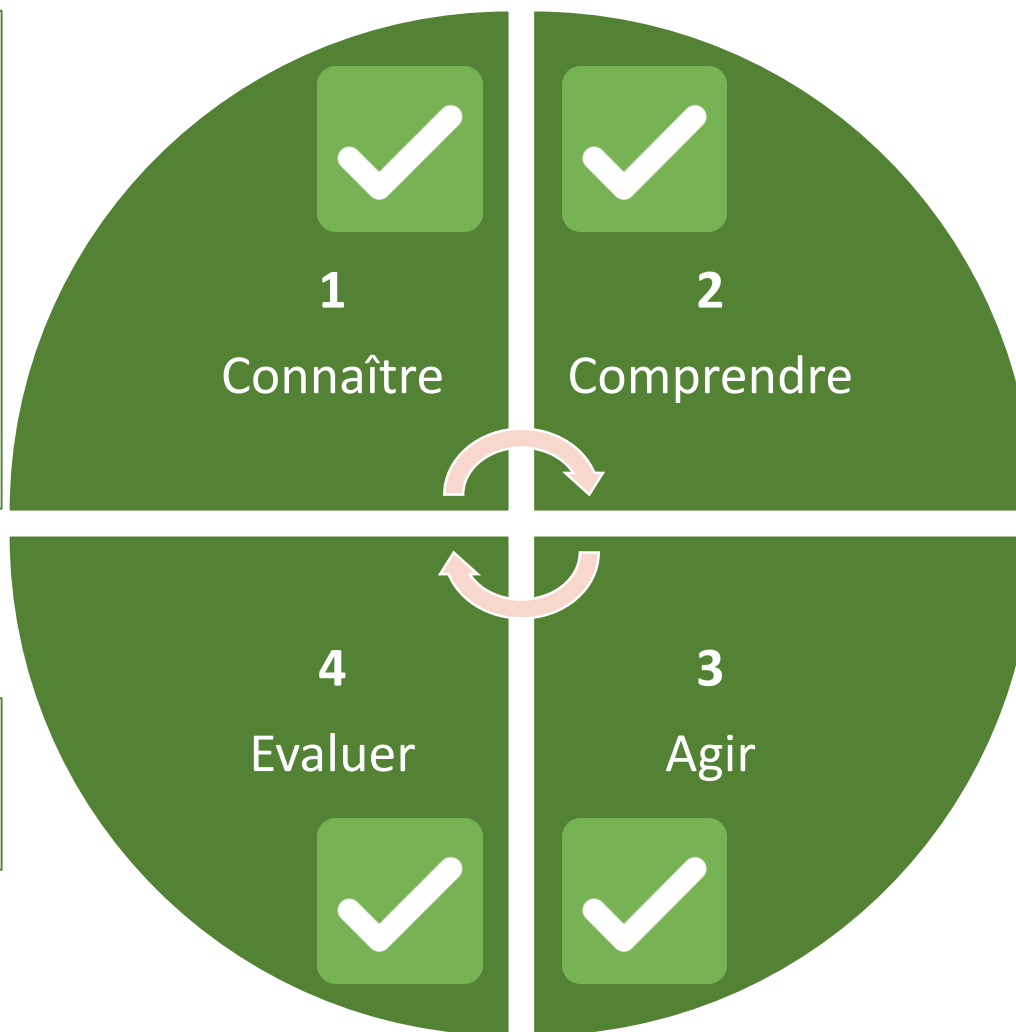
Efficacité de chaque action



Éventuelles mesures correctives immédiates

Etude d'enjeux

- Analyser la répartition des accidents pour détecter les itinéraires où la sécurité peut être améliorée par des actions sur l'infrastructure.
- Hiérarchiser les itinéraires suivant leur potentiel de sécurité pour définir ceux à analyser plus finement dans le cadre d'un diagnostic.



Diagnostic de l'itinéraire et pistes d'actions

Comprendre les mécanismes et les facteurs d'accidents, au moyen de l'analyse des procès-verbaux (PV) d'accidents et de visite de terrain, pour déterminer les pistes d'actions correctives à mettre en œuvre.

Etude et réalisation des actions

Mettre en œuvre des actions sur un itinéraire diagnostiqué

Evaluation

Évaluer l'efficacité de la démarche

CE QU'IL FAUT RETENIR DE CETTE PARTIE II

- La démarche SURE actuelle se décompose **en 4 étapes** : étude d'enjeux, diagnostic, actions correctives, évaluation de l'efficacité des actions
- La démarche SURE actuelle est une **démarche dite « a posteriori »** : on se base uniquement sur les données d'accidentalité avérée pour tirer des conclusions
- La démarche SURE actuelle permet au gestionnaire **d'optimiser ses financements** en les concentrant là où une action sur l'infrastructure permettra effectivement de réduire l'accidentalité



Mais du coup, qu'est ce qui va changer avec la nouvelle démarche SURE ?

PARTIE 3 **LA DÉMARCHE SURE À VENIR**

Présentation des travaux en cours dans le cadre de la révision de la méthode SURE actuelle

L'IMPACT DE LA DIRECTIVE (UE) 2019/1936

Méthode SURE actuelle

1. Étude d'enjeux fondée sur l'accidentologie
2. Diagnostics de sécurité ou mesures correctives directes
3. Plan d'action et mise en œuvre du plan d'action
4. Évaluation

Méthode SURE à modifier

1. **Évaluation** du risque d'accidents et de leur gravité potentielle basé sur :
 - Principalement la **sécurité inhérente** de l'infrastructure (examen visuel, soit sur place soit par des moyens électroniques, des caractéristiques de conception de la route)
 - Une analyse des tronçons qui sont exploités depuis plus de trois ans et sur lesquels sont survenus un grand nombre d'accidents graves par rapport au flux de trafic.
2. **Classification** en catégories de sécurité des différents tronçons, dans au moins **3 catégories** au sein desquelles il doit être possible d'évaluer le nombre total de kilomètres parcourus (KPI7)
3. **Diagnostics** de sécurité routière ou mesures correctives directes
4. **Plan d'action prioritaire et mise en œuvre** du plan
5. **Évaluation**

LE PROJET GSIR

◆ *Projet piloté par le Cerema, sur commande de la DGITM : projet GSIR*

- Comité de pilotage : DGITM, DSR, Cerema, représentant des DIR, représentant technique des Métropoles, Départements et Régions, ASFA, CeA, EMS
- Principe de co-construction de la méthodologie avec le groupe de travail européen chargé de définir les nouveaux préceptes méthodologiques (groupe EGRIS)
- Tests méthodologiques actuellement en cours sur quelques sites pilotes français jusqu'à l'automne 2022
- Volonté forte de **conserver la notion de potentiel de sécurité et le principe de sectionnement actuel** pour hiérarchiser les sections et itinéraires
- Intégrer intelligemment la notion de **sécurité inhérente** dans la méthode actuelle

ÉTUDE D'ENJEUX – IDÉE GÉNÉRALE

Étape 1 : Sectionnement

- Itinéraires
- Tronçons
- Sections
- (peut-être subdivisions)

Étape 2 : Évaluation de la sécurité inhérente

Attribution d'une note de sécurité inhérente entre 0 et 100 à chaque section, à partir de données d'infrastructure préalablement recueillies

Étape 3 : Estimation du nombre d'accident

Affectation d'un nombre d'accident à chaque section, fonction du nombre d'accidents observés et d'une estimation par la modélisation du nombre d'accidents sur la section (dépendant notamment de la note de sécurité inhérente)

Étape 4 : Calcul du potentiel de sécurité

Comparaison du nombre d'accidents à une accidentalité espérée, puis déduction du potentiel de sécurité

ÉTAPE 1 : SECTIONNEMENT

◆ Découpage en

→ Itinéraires

→ Tronçons

→ Sections

→ **Subdivision (à tester) uniquement pour le recueil des données liées à l'infrastructure**

◆ Les sections sont déterminées à partir des critères suivants :

→ Homogénéité du profil en travers

→ Homogénéité du trafic

→ Respect des limites d'agglomération

→ Longueur suffisante (~10km)

→ Au moins 10 accidents sur les 5 dernières années



ÉTAPE 2 : ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ INHÉRENTE

◆ Pour chaque section :

Recueil de données d'infrastructure

*Un peu plus de 40 données à recueillir sur chaque section, tantôt quantitatives, tantôt qualitatives
Tests actuels : recueil tous les 100m avec hypothèse d'homogénéité OU recueil en continu*

Description des paramètres de sécurité inhérente

Une liste distincte de paramètres pour les RCS et les RCU. Il faut au moins une donnée d'infrastructure pour décrire un paramètre.

Référentiel « Routes à chaussée unique »		
Paramètre	Sigle tableur	Pas de récupération
Largeur de voie	LV	Subdivision
Bord de la route (largeur de la zone de sécurité, obstacles, présence de dispositifs de retenue)	BR	Subdivision
Courbure	C	Subdivision
Densité des points d'accès à la propriété	DPA	Section
Intersection	I	Subdivision
Conflits entre les piétons/cyclistes et le trafic motorisé	CPC	Subdivision
Nature et largeur de l'accotement	NLA	Subdivision
Voies de dépassement	VD	Subdivision
Adhérence	ADH	Subdivision

LV	Données nécessaires à la description du paramètre	Modalités	Facteur de réduction
	LargeurVoie	LargeurVoie ≥ 3.50 m	1.00
		3.00m ≤ LargeurVoie < 3.50m	0.909
		LargeurVoie < 3.00 m	0.769

Calcul du score de sécurité inhérente

$$\text{Score} = 100 \times \prod_{k=1}^m FR_{\text{paramètre } k}$$

ÉTAPE 3 : ESTIMATION BAYÉSIENNE EMPIRIQUE

◆ Pour chaque section :

$$\hat{m}_{i, BE} = \vartheta \times \hat{\mu}_i + (1 - \vartheta) \times x_i$$

Coefficient de proportionnalité qui traduit la **qualité** de la modélisation.

Estimation par la modélisation du nombre d'accidents sur la section, **qui dépend notamment de la note de sécurité inhérente.**

$$\hat{\mu}_{i, RCS} = k1 \times LON_i^a \times TRAF_i^b \times SI_{i, RCS} \times MILIEU_{i, RCS}$$

$$\hat{\mu}_{i, RCU} = k2 \times LON_i^c \times TRAF_i^d \times SI_{i, RCU}$$

Nombre d'accidents **observés réellement** sur la section pendant la période d'observation

Contrairement à la méthode SURE actuelle, on ne regarde pas uniquement le nombre d'accidents observés. On s'affranchit aussi, par cette méthode, des intervalles de confiance.

ÉTAPE 4 : CALCUL DU POTENTIEL DE SÉCURITÉ

◆ Pour chaque section :

→ Calcul d'un nombre d'accident évitable

$$N_{\text{évitable},i} = N_{\text{observés},i} - N_{\text{espérés},i}$$

$$N_{\text{évitable},i} = \hat{m}_{i,BE} - \text{Taux}_{\text{espéré},i} \times 10^8 \times LON_i \times TRAF_i \times 365 \times Nb_{\text{années}}$$

→ Calcul d'un coût économisable

$$\text{Coût économisable}_i = N_{\text{évitable},i} \times C_{ref}$$

→ Calcul d'un potentiel de sécurité

$$\text{Potentiel}_i = \frac{\text{Coût économisable}_i}{LON_i}$$

→ On peut ensuite afficher des « classes de sécurité », c'est-à-dire répartir les section en **3 classes** en fonction de leur potentiel de sécurité.

TESTS SUR SITES PILOTES

- ◆ Des tests en cours ou qui vont débiter sur 4 sites :

- A31 – APRR

- RN42 – DIR Nord

- RN2 – DIR Nord

- Site à définir chez le CD91

- ◆ Des test qui vont permettre :

- De trouver la meilleure manière de sectionner le réseau

- De trouver la meilleure manière de recueillir les données

- D'identifier les données complexes à recueillir

- De préparer la rédaction du nouveau guide

CE QU'IL FAUT RETENIR DE CETTE PARTIE III

- La future démarche SURE conservera sa décomposition **en 4 étapes** : étude d'enjeux, diagnostic, actions correctives, évaluation de l'efficacité des actions. Seul le **contenu de l'étude d'enjeu** changera.
- La future démarche SURE sera une démarche à la fois « **a posteriori** » et « **a priori** » : la seule connaissance des caractéristiques de l'infrastructure permet d'influer sur la valeur du potentiel de sécurité.
- La future démarche SURE permettra au gestionnaire **encore mieux optimiser ses financements** en les concentrant là où une action sur l'infrastructure permettra effectivement de réduire l'accidentalité mais aussi d'éviter des accidents dont on sait qu'ils seront fort probables au vu des caractéristiques de l'infrastructure

PARTIE 4 **CONCLUSION**

Éléments de rétro planning et informations clés à retenir

ÉLÉMENTS DE RÉTROPLANNING

- ◆ *Automne 2022 : fin des tests pilotes*
- ◆ *Fin 2022 : publication du nouveau guide démarche SURE*
- ◆ *Premier semestre 2023 : formation des gestionnaires à la nouvelle méthode*
- ◆ *Mi-2024 : évaluation de la **sécurité inhérente** menée sur tous les réseaux concernés par l'obligation de mise en œuvre de la démarche SURE*
- ◆ *31 décembre 2024 : évaluation de la **sécurité** menée sur tous les réseaux concernés par l'obligation de mise en œuvre de la démarche SURE*

EN SYNTHÈSE

- La démarche SURE ainsi révisée devra être mise en œuvre sur l'intégralité du RRN actuel, y compris sur les portions de RRN **transférées aux collectivités** dans le cadre de la loi 3DS.
- La nouvelle démarche SURE nécessitera le **recueil d'un nombre conséquent de données**. Des outils comme IRCAN/IREVE permettent d'en recueillir certaines très facilement.

POUR POURSUIVRE SUR LA THÉMATIQUE

- ◆ *Le replay et l'ensemble des supports du webinaire prochainement disponibles sur le site du Cerema*
- ◆ *Le site SURE qui détaille l'ensemble des démarches de sécurité routière orientées vers l'infrastructure : <http://www.sure.developpement-durable.gouv.fr/spip.php?page=sommaire>*
- ◆ *Les capsules vidéos de présentations des démarches d'audits, SURE et ISRI : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/demarches-securite-routiere-trois-vidéos-pedagogiques-du>*
- ◆ *Notre recueil de fiches méthodologiques décrivant chaque démarche de sécurité : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/demarches-securite-routiere-fiches-presentation>*
- ◆ *Notre recueil de fiches de retours d'expérience de mise en œuvre des démarches de sécurité : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/demarches-securite-routiere-fiches-retour-experience>*
- ◆ *La collection « Le P'tit Essentiel » du Cerema sur les démarches de sécurité sur tous les réseaux : <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/16448/infrastructures-routieres-demarches-de-securite-sur-tous-les-reseaux-le-p-tit-essentiel-des-demarche?lq=fr-FR>*
- ◆ *Notre article sur la parution au Journal Officiel des textes pris en application de la Directive (UE) 2019/1936 : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/securite-routes-autoroutes-transposition-directive>*
- ◆ *Les textes réglementaires qui cadrent ces démarches :*
 - Directive 2008/96/CE révisée : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0096&from=FR>
 - Articles L. 118-6 et L.118-7 du code de la voirie routière : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006070667/LEGISCTA000023376601/#LEGISCTA000023376612
 - Articles D. 118-5-1 à R. 118-5-6 modifiés du code de la voirie routière : https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006070667/LEGISCTA000023691141/#LEGISCTA000023691149
 - Arrêté du 15 décembre 2011 modifié relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières modifié : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000025006901/>
 - Arrêté du 15 décembre 2011 modifié relatif à l'aptitude des auditeurs de sécurité routière : <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/LEGITEXT000025002649/>
 - Instruction du Gouvernement du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national : <https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/38260>
 - Instruction du Gouvernement du 16 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport : <https://www.legifrance.gouv.fr/circulaire/id/38426>

MERCI POUR VOTRE ATTENTION