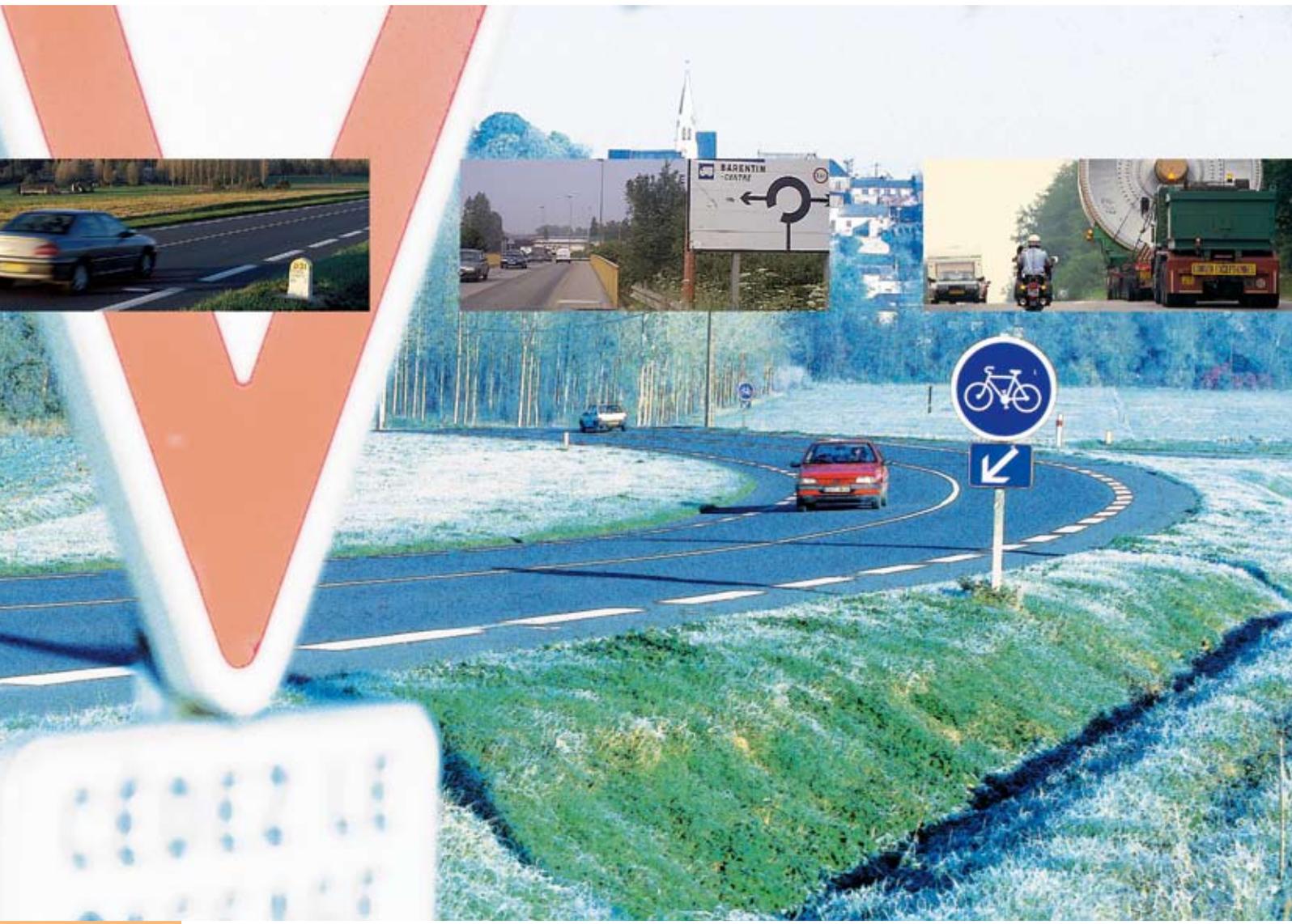


Démarche SURE - Sécurité des usagers sur les routes existantes

Présentation et management



Page laissée blanche intentionnellement

Démarche **SURE** - Sécurité des usagers sur les routes existantes

Présentation et management

Collection les outils

Sommaire

LA PLACE DE LA DEMARCHE SURE DANS LA POLITIQUE PUBLIQUE DE SECURITE ROUTIERE	6
PARTIE I - PRESENTATION DE SURE	9
I-1. LES PRINCIPES GENERAUX QUI SOUS-TENDENT LA DEMARCHE SURE	10
I-1.1. Localiser les enjeux	10
I-1.2. Comprendre avant d'agir.....	10
I-1.3. Un champ d'application large.....	10
I-1.4. Une priorité donnée à la perception de la route par l'utilisateur	10
I-1.5. La recherche de configurations reconnues accidentogènes.....	11
I-1.6. Une méthode complète	11
I-1.7. Pérenniser la démarche.....	11
I-2. LA PRESENTATION DE LA DEMARCHE.....	12
I-2.1. Déterminer des échelles d'étude et des champs d'action	12
I-2.2. Disposer d'une organisation adaptée.....	12
I-3. L'ORGANISATION POUR LE RESEAU ROUTIER NATIONAL.....	13
PARTIE II - MANAGEMENT	14
II-1. INTRODUCTION.....	15
II-2. LES FONCTIONS ATTACHEES A LA DEMARCHE PROPREMENT DITE	15
II-2.1. Le rôle du chef de projet	15
II-2.2. Le rôle des responsables d'activités.....	16
II-3. L'ORGANISATION.....	18
II-3.1. Le rôle des services (cas des services de l'État).....	18
II-3.2. Conduire des revues de projet régulières	18
II-3.3. Formaliser les validations.....	19
II-3.4. Organiser la traçabilité.....	19
II-3.5. Planifier l'évaluation et capitaliser ses résultats	19
II-3.6. Contrôler la qualité.....	20
II-3.7. Accompagner la démarche.....	20
II-3.8. Lancer la démarche et mobiliser en interne.....	21
II-3.9. Échanger des expériences.....	22
II-3.10. Associer les élus, les associations et les acteurs locaux	22
II-4. LES GUIDES DE LA DEMARCHE	23
BIBLIOGRAPHIE.....	24
GLOSSAIRE	25
ANNEXES	27
ANNEXE I - LISTE TYPE DE THEMES DE REUNIONS POUR LE SUIVI DE SURE EN DDE	28
ANNEXE II - EXEMPLES DE FICHES DE MANAGEMENT DU PROJET	30
ANNEXE III - INDICATEURS DE LA DEMARCHE SURE AU NIVEAU NATIONAL	35
ANNEXE IV – ROLE DES SERVICES DU MINISTERE DE L'EQUIPEMENT JUSQU'EN 2006	37
ANNEXE V – ROLE DES DIRECTIONS INTERDEPARTEMENTALES DES ROUTES	40

La place de la démarche SURE dans la politique publique de sécurité routière

Ce guide présente la "Démarche Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes" à l'aune de l'organisation du ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer en 2006. Le parti pris est une présentation qui se veut générale, sans s'affranchir de l'organisation de l'État.

Les descriptions des fonctions des acteurs permettront au lecteur appartenant à une collectivité locale de retranscrire sans difficulté dans son cadre de travail habituel le management proposé.

La Sécurité Routière est une des toutes premières priorités du ministère des transports de l'équipement, du tourisme et de la mer.

L'accident de la route résulte, le plus souvent, de la conjonction de multiples éléments défavorables et relatifs au comportement du conducteur, à l'état du véhicule et à la qualité de l'infrastructure. Le comportement des impliqués, quant à lui, est un facteur ¹ intervenant dans plus de 90 % des accidents de la route.

L'analyse des facteurs d'accidents montre que l'amélioration des aptitudes et du comportement du conducteur constitue, de loin, la première source de progrès en matière de sécurité routière. Le renforcement des actions relatives au respect du Code de la Route, avec en particulier le contrôle automatisé de la vitesse, a permis d'agir fortement sur le comportement des usagers, sur le respect des règles notamment et, ainsi, d'infléchir significativement l'accidentalité routière (de 2002 à 2005 le nombre annuel de tués sur la route a baissé de 38%).

Pour autant, il ne faudrait pas en déduire que l'action sur l'infrastructure routière est négligeable.

L'analyse montre le rôle souvent significatif de l'infrastructure et de son environnement dans la survenance ou l'aggravation des accidents : tout accident est en effet la résultante d'un dysfonctionnement du système "Homme-Véhicule-Environnement" ² [\[1\]](#). On estime que 30 à 50 % des accidents comportent un facteur accidentogène fort impliquant l'infrastructure. Les conducteurs, même en respectant les règles de circulation, ne pourront jamais éviter de commettre des erreurs. Les gestionnaires de réseaux routiers, et l'État en premier lieu, doivent créer les conditions pour que ces erreurs soient les moins fréquentes et surtout les moins dommageables possibles.

L'action du ministère de l'équipement, et notamment celle de ses services déconcentrés, se mène de multiples façons dans le domaine de la sécurité routière ; elle fait référence à différentes démarches :

- **le "contrôle de sécurité des projets routiers"** (CSPR) s'applique aux projets d'investissement (routes nouvelles et aménagements) du réseau routier national [\[2\]](#) ; il veille à la prise en compte des critères de sécurité à toutes les étapes du projet, au respect des règles de l'art et à la cohérence des aménagements pour garantir un bon niveau de sécurité de l'infrastructure lors de sa mise en service, et au-delà ;
- **le "document général d'orientations"** (DGO) est, pour cinq ans, un document de référence pour la politique locale de sécurité routière, résultat d'une étude réalisée par l'État et les collectivités territoriales. Il définit les principaux enjeux et les orientations d'actions à mettre en œuvre à l'échelle d'un département, notamment dans les domaines de l'aménagement, de la communication et de l'information, de l'éducation et de la formation, du contrôle sanction ;
- **le projet "Management et pratiques en sécurité routière"** (MPSR) est un cadre d'action pour les services de l'équipement, en particulier les directions départementales (DDE) ; il marque la volonté générale de mieux prendre en compte la sécurité routière dans tous les métiers de l'équipement ;
- **les "Plans de prévention des risques routiers"** (PPRR) permettent de cerner et combattre l'accidentalité dans l'administration et les entreprises pour les déplacements de domicile-travail et professionnels ;

¹ Source : analyse, pilotée par la DSCR, de 5 300 enquêtes REAGIR sur des accidents mortels et graves intervenus entre 1984 et 1985, révisée en 1992.

² dont l'infrastructure

- **la démarche "Sécurité des usagers sur les routes existantes"** (SURE) instituée par la Circulaire ministérielle du 1^{er} septembre 2004 [3], vise la requalification d'itinéraires (ou de tronçons d'itinéraires), à partir de l'analyse des enjeux menée en 2005 et 2006 par les directions régionales de l'équipement (DRE) en coordination avec les directions départementales (DDE) ; la démarche SURE constitue, pour le réseau de l'Etat, la modernisation des "Plans régionaux d'aménagement et de sécurité" (PRAS).

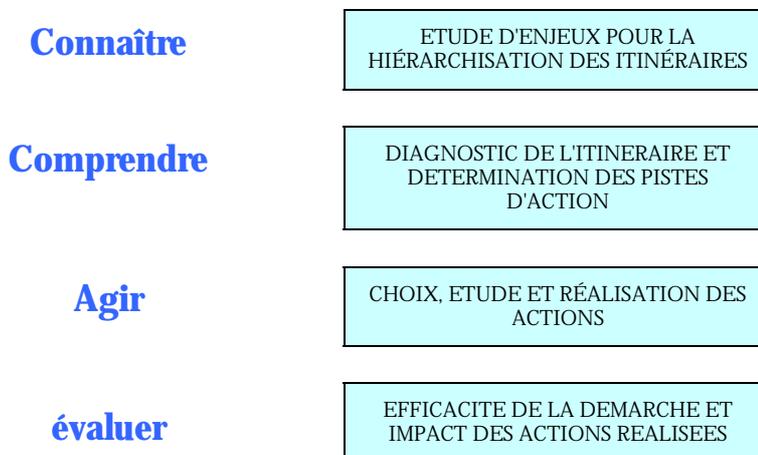
Toutes ces démarches concourent au même objectif : faire régresser l'insécurité routière en agissant sur tous les leviers disponibles. Elles présentent de nombreux points communs :

- le refus de démarches isolées, qui souffriraient d'un manque de vision globale, et qui pourraient ne pas être suivies dans la durée ;
- la généralisation des études d'enjeux qui permettent de concentrer les moyens là où ils devraient être le plus efficace ;
- l'évolution des pratiques privilégiant l'efficacité, la rigueur et la compétence dans l'approche des problèmes, avec la mise en place au sein des services d'un management dans la durée.

Cette professionnalisation de l'action doit amener à une meilleure efficacité et des relations plus faciles entre les services de l'Etat et les autres maîtres d'ouvrage routiers, sensibles à la qualité des explications résultant de l'utilisation de méthodes rigoureuses.

Jusqu'à présent, selon les besoins ou opportunités, les études de Sécurité Routière pouvaient être réalisées de manière dispersée. SURE est une méthode générale dont la principale innovation est de poser explicitement, dans sa continuité, le déroulement d'une démarche complète d'amélioration de la sécurité routière, de l'étude des enjeux jusqu'à l'évaluation, via la réalisation d'actions. Elle s'applique à tous les réseaux interurbains principaux. Elle formalise les expériences acquises depuis de nombreuses années dans les DDE, intègre les dernières recherches du réseau scientifique et technique du ministère de l'équipement et prend en compte l'état de l'art à l'étranger.

Les différentes parties de la démarche SURE sont résumées dans le schéma suivant:



Les guides de la démarche SURE en présentent l'application pour le réseau routier national (ils peuvent s'adapter aux réseaux des collectivités territoriales). Pour une bonne application de la démarche, ils intègrent les thèmes suivants :

- le besoin de disposer de données fiables (accidents exactement localisés, supports cartographiques récents notamment) ;
- la multiplicité des acteurs (partage du diagnostic et solutions adaptées en regard des usages) ;
- l'utilisation d'un outillage technique adapté et actualisé (logiciels d'analyse des accidents, appareils de mesures à grands rendements) ;
- la nécessité de pérenniser des actions dans le temps pour en préserver la cohérence.

La démarche SURE vise à traiter les zones à plus forts enjeux de sécurité en systématisant les études par itinéraires. Sa finalité réside dans la détermination et la mise en œuvre d'actions adaptées, sur l'infrastructure, là où le gain de sécurité est potentiellement le plus important.

Elle consiste :

- à détecter, en analysant les accidents, les parties du réseau routier où la sécurité peut être améliorée par des actions pertinentes sur l'infrastructure, y compris à court terme ;
- puis à comprendre les mécanismes de ces accidents, au moyen de l'analyse de leurs procès-verbaux et de visites sur le terrain, pour déterminer les actions correctives à mener (celles-ci peuvent relever non seulement de l'aménagement, mais aussi de l'entretien et de l'exploitation).

Le pilotage de la démarche doit être rigoureux et conduit, au sein de chaque service, par un chef de projet situé à un bon niveau de l'organisation (c'est un membre du comité de direction agissant au nom du directeur du service). Pour le réseau de l'État, un chef de projet est nommé dans chaque DRE et DDE, et devra l'être au sein des directions interdépartementales des routes (DiR).

Le présent Guide vise à donner aux chefs de projet des services déconcentrés de l'équipement³ –voire aux responsables des services techniques des autres gestionnaires de voirie qui le souhaiteront– une information synthétique sur les objectifs et les méthodes à mettre en œuvre. Il ambitionne également de leur fournir des conseils pratiques pour le pilotage de la démarche. Il est le guide pilote d'une collection constituée également des trois guides techniques spécifiques à SURE rédigés à l'intention des différents acteurs pour :

- la réalisation des études d'enjeux pour aboutir à la hiérarchisation du réseau au regard des gains potentiels de sécurité ;
- l'établissement des diagnostics de sécurité et la détermination des pistes d'aménagement par itinéraires ou tronçons d'itinéraire ;
- la planification, l'élaboration et la réalisation des actions ;
- l'évaluation des actions et le suivi de l'évolution des accidents sur l'itinéraire concerné et sa zone d'influence.

Ces guides décrivent de façon précise et concrète les différentes étapes d'une étude de sécurité routière.

L'évaluation, qui doit être préparée en amont, dès les premières études, ne fait pas l'objet d'un guide spécifique : elle est partie intégrante des guides précités, en particulier de ceux relatifs au diagnostic de sécurité et à la réalisation des actions.

Rédigés pour les réseaux de l'État, ces guides peuvent être utilisés facilement pour d'autres liaisons interurbaines importantes.

Le présent guide a été conçu selon l'organisation du ministère de l'équipement en 2006. Il doit être transposé pour intégrer la mise en place des directions interdépartementales des routes pour ce qui concerne le réseau routier national. Il pourra l'être également pour tenir compte des spécificités des services des autres collectivités, et notamment des départements.

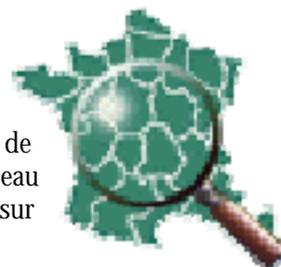
³ directions régionales (DRE) et départementales (DDE), directions interdépartementales des routes (DiR) ultérieurement

Partie I - Présentation de SURE

I-1. Les principes généraux qui sous-tendent la démarche SURE

I-1.1. Localiser les enjeux

Pour la démarche SURE comme pour toute étude de sécurité routière, il convient tout d'abord de bien "connaître" le territoire pour y déceler les priorités. Il s'agit de détecter, au moyen de la localisation et de l'analyse des accidents, les parties du réseau routier où la sécurité peut être le plus améliorée par des actions menées sur l'infrastructure..



I-1.2. Comprendre avant d'agir

La méthode proposée pour améliorer la sécurité du réseau existant fonctionne aussi bien pour le **traitement de zones d'accumulation d'accidents** que pour celui d'une **accidentalité diffuse**. Elle recherche une **cohérence** des aménagements de sécurité en intervenant par itinéraire pour éviter de réaliser des interventions successives dans le temps pouvant s'avérer incompatibles entre elles. Elle est fondée sur la **compréhension des mécanismes d'accident** (analyse détaillée du déroulement des événements qui se sont effectivement produits) **et des dysfonctionnements** relevant de l'infrastructure qui peuvent en être à l'origine. Elle permet **d'établir des priorités** entre les actions à mener sur le réseau en fonction du gain de sécurité escompté.

Elle intègre également une composante "thématique", centrée sur les caractéristiques de l'infrastructure qui ont un impact sur la sécurité (e.g. la présence d'obstacles latéraux) et sur lesquelles une action corrective est possible et reconnue comme efficace.

Enfin, elle est l'occasion d'associer les administrations routières de l'État et celles des collectivités territoriales et de prolonger un **dialogue** à propos de la sécurité routière.



I-1.3. Un champ d'application large

La démarche SURE dans son principe a vocation à être employée sur l'ensemble du réseau routier français, mais n'est appliquée dans un premier temps que sur le réseau national interurbain.

Les services de l'État ont souhaité tester la méthode avant de la proposer, pour leur réseau principal, aux collectivités territoriales qui souhaiteraient en disposer, selon des modalités à leur convenance (transposition, association, transfert de connaissances ou prestations d'ingénierie publique, ...).

La démarche SURE ne concerne pas, au moins dans un premier temps, le milieu urbain dense qui présente des spécificités.

I-1.4. Une priorité donnée à la perception de la route par l'utilisateur

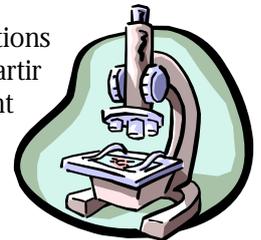
Au début des années 1990, il a semblé possible de définir des "normes" de qualité et de sécurité des routes en considérant qu'il suffirait ensuite de vérifier que le réseau est conforme à celles-ci. Si cette logique a été adaptée aux projets routiers (dans le cadre du CSPR), elle s'est révélée inappropriée au traitement du réseau déjà en service, notamment en termes de rapport coût-efficacité. L'expérience a clairement montré qu'une démarche consistant uniquement à mettre en évidence les non-conformités de l'infrastructure à des grilles de référence est inacceptable pour le gestionnaire



qui serait conduit, soit à investir massivement dans des aménagements de "mise aux normes" sans en connaître l'efficacité réelle, soit à prendre des mesures de police irréalistes dans le but de se garantir sur le plan juridique. Par ailleurs, il est à noter que la corrélation non-conformité/accident n'a pas été démontrée. En outre, les "normes" ne permettent pas de prendre en compte un aspect essentiel en sécurité routière : la perception de la route par l'utilisateur. La politique de retraitement du réseau existant doit être fondée de façon prioritaire, non pas sur un objectif de "conformité" mais sur une logique de "lisibilité" et de perception correcte de la route. Par exemple, un des facteurs possibles d'accident aux abords d'un carrefour à sens giratoire peut être le manque de contraste de l'îlot central par rapport au reste de l'environnement, occasionnant une erreur de l'utilisateur, incapable de "lire" correctement la trajectoire et d'apprécier la vitesse adaptée au passage de ce point particulier. Ce concept de bonne perception de la route a l'avantage de s'appliquer à l'ensemble des réseaux routiers, dans toutes leurs diversités, de l'autoroute de conception récente à la voie communale aux caractéristiques variées, héritage de l'histoire. Cette prise en compte systématique de la lisibilité de l'infrastructure reste cependant relativement nouvelle et assez complexe à analyser.

I-1.5. La recherche de configurations reconnues accidentogènes

Si la caractéristique essentielle de la démarche SURE est de fonder les propositions d'aménagement sur la compréhension du fonctionnement réel de l'infrastructure à partir d'une analyse des accidents, elle intègre une approche complémentaire permettant d'identifier des facteurs de risques reconnus, à l'exemple de la présence d'obstacles latéraux fixes même s'ils ne représentent que des facteurs aggravants dans les accidents. Cette composante est mise en œuvre dans le cadre du diagnostic, parallèlement à l'étude des procès-verbaux d'accidents.



I-1.6. Une méthode complète

La démarche SURE propose une méthode complète allant de l'analyse des enjeux à la réalisation et à l'évaluation des actions tendant à l'amélioration de l'infrastructure ou de son fonctionnement. Elle comporte quatre parties :

- l'étude d'enjeux **réalisée à l'échelle d'un réseau** de niveau régional **ou interrégional** fondée sur l'accidentologie ;
- les diagnostics d'itinéraires **menés à l'échelle d'itinéraires ou de tronçons d'itinéraires** et fondés sur :
 - l'analyse des procès-verbaux d'accidents et des enquêtes ECPA (ou REAGIR) ;
 - la visite des itinéraires retenus ;
 - le recueil ou le recoupement d'informations auprès des acteurs de terrain afin de bien comprendre le déroulement des accidents et de proposer les pistes d'actions les plus pertinentes sur chacun des itinéraires retenus ;
- **la planification des actions à mettre en œuvre sur la durée, l'étude** et la réalisation des actions ;
- l'évaluation **systématique des actions mises en œuvre et le suivi de l'évolution des accidents sur l'itinéraire concerné.**



I-1.7. Pérenniser la démarche

La mise en œuvre de la démarche SURE nécessite une organisation pérenne, pour notamment :

- suivre la réalisation des études et des travaux pour un itinéraire ;
- poursuivre la démarche sur l'ensemble des itinéraires à enjeux ;
- actualiser périodiquement les études d'enjeux.

Elle nécessite également la mise en place de moyens financiers durables afin, de maintenir les conditions de sécurité acquises sur les itinéraires traités au titre de SURE et, notamment, d'entretenir les aménagements réalisés sur ces itinéraires.

I-2. La présentation de la démarche

I-2.1. Déterminer des échelles d'étude et des champs d'action

La mise en œuvre de la démarche SURE repose sur l'étude d'itinéraires. Par itinéraire, il faut entendre un ensemble de portions de routes aux fonctions relativement homogènes (usages, composition du trafic, ...). Il peut s'agir d'une liaison de pôle à pôle ou entre intersections importantes induisant un changement dans les fonctions de la voie. La définition de "l'itinéraire" peut donc être indépendante du profil en travers et, plus généralement, des caractéristiques géométriques de la route. De tels itinéraires peuvent être longs d'une centaine de kilomètres : selon leur nature, ils pourront être découpés en plusieurs **tronçons** de quinze à cinquante kilomètres de longueur.

Chaque itinéraire ou tronçon choisi est étudié par les services proches du terrain pour la suite de la démarche, à savoir :

- le diagnostic, l'identification des pistes d'action et l'élaboration d'un plan d'actions ;
- l'étude et la réalisation des actions ;
- l'évaluation des actions menées.

La recherche de l'homogénéité de l'itinéraire fera l'objet d'une attention particulière.

I-2.2. Disposer d'une organisation adaptée

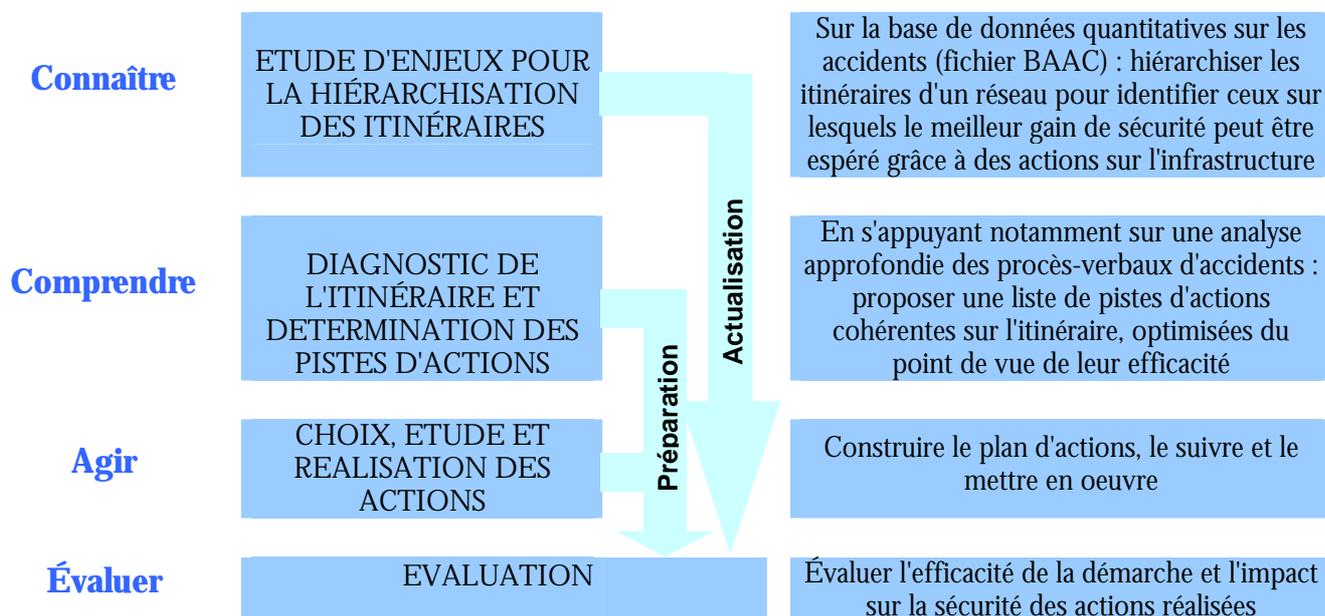
Lorsqu'une démarche est ainsi appelée à se dérouler sur de nombreuses années et que plusieurs chefs de projets issus de divers services se succèdent, il est essentiel d'assurer son suivi et son pilotage sur la durée afin d'éviter redites, lancement d'études déjà menées, réflexions sur des questions déjà traitées, etc.

Il faut donc :

- disposer d'une organisation adaptée, stable et connue de tous les acteurs ;
- maintenir des compétences ;
- organiser des revues de projet régulières ;
- formaliser les validations, organiser la traçabilité des décisions ;
- planifier l'évaluation et capitaliser les résultats ;
- adapter l'ambition des objectifs à chaque étape pour tenir compte du potentiel et des effectifs disponibles, ce qui laisse la possibilité d'aller vite lorsque les circonstances s'y prêtent et de ralentir le rythme dans le cas contraire.

Le schéma directeur d'organisation de la démarche ci-dessous permet d'appréhender l'organisation à mettre en place dans les services.

Il en explicite les parties principales pour s'appropriier l'accidentalité, la comprendre, la combattre puis évaluer les actions et la démarche dans son ensemble.



I-3. L'organisation pour le réseau routier national

Pour le réseau routier national jusqu'en 2006, le périmètre de développement de la démarche est le suivant :

- aire régionale ou interrégionale pour l'étude d'enjeux ;
- aire départementale ou inter-départementale pour le diagnostic, l'identification des pistes d'action, la planification, l'étude et la réalisation des interventions et leur évaluation.

Pour l'initialisation de la démarche SURE sur l'ensemble du réseau national, dans sa configuration 2005, c'est la DRE qui a engagé la démarche en lançant l'étude d'enjeux à l'échelle régionale. Cette étude est réalisée globalement au moyen des données recueillies auprès des DDE ou à partir d'études d'enjeux réalisées à l'échelle du département par les DDE, chacune pour son territoire. Dans ce cas, les études sont ensuite agrégées au niveau régional par la DRE qui en dégage, en partenariat avec les DDE, une liste hiérarchisée des itinéraires sur lesquels la démarche SURE sera déployée.

Dans la future organisation territoriale du ministère de l'équipement, la démarche sera reprise, pour le réseau national, par les DiR, pour les études d'enjeux comme pour les diagnostics et la réalisation des actions, les DDE restant quant à elles, en tant que gestionnaires des fichiers accidents, responsables de la mise à dispositions des données d'accidents corrigées.

C'est à l'échelle régionale qu'est assuré le suivi de l'évolution de la sécurité sur les itinéraires.

La mise en œuvre de la démarche SURE nécessite ainsi :

- une collaboration suivie entre les services situés aux différentes échelles du territoire ;
- la mise en place d'une excellente coordination entre leurs chefs de projet et leurs équipes respectives.

Partie II - Management

II-1. Introduction

La mise en œuvre de la démarche SURE nécessite un pilotage et une organisation conçus pour durer, pour un ensemble de raisons :

- le traitement d'un itinéraire, suivant les types d'intervention et les projets d'aménagement en découlant, se développera généralement sur quelques années. En effet, même si les études d'enjeux et de diagnostic sont relativement courtes (on peut les estimer respectivement à 2 ou 3 mois pour l'étude d'enjeux et 3 ou 4 mois pour le diagnostic), elles aboutissent à la détermination d'un plan d'actions dont la réalisation complète pourra être d'une durée très variable selon la nature des problèmes identifiés et les solutions préconisées ;
- l'évaluation n'est pas limitée action par action mais comprend le suivi de l'évolution de la situation sur l'itinéraire et le bilan de la démarche sur la durée. Elle débute nécessairement lors de l'identification des problèmes à traiter avec le recensement, et la mise en mémoire, des données de la situation de référence (courant normalement sur les trois à cinq années antérieures), se poursuit pendant la réalisation des actions et se prolonge, au-delà, sur plusieurs années (3 ans après la mise en service du dernier tronçon ; Cf. CSPR [\[4\]](#)) ;
- dans la plupart des cas, l'étude d'enjeux, le diagnostic et l'élaboration du plan d'actions seront confiés à une équipe dont le responsable aura reçu une formation ciblée, et disposera d'une disponibilité suffisante, alors que l'étude et la mise en œuvre des actions pourront être dévolues à une autre équipe, en charge de l'entretien ou de l'exploitation ou expérimentée dans la conduite et la réalisation de projets routiers ;
- dès la détermination d'un plan d'actions sur un itinéraire et l'estimation des moyens et de la durée nécessaires à sa réalisation, il faut envisager l'étude de diagnostic d'un autre itinéraire également identifié dans l'étude enjeux. De ce point de vue, la mise en œuvre de la démarche ne doit pas être considérée comme la réalisation d'un projet mais comme une activité continue (qui se décompose en un ensemble d'opérations et de projets relatifs chacun au traitement d'un itinéraire) ;
- L'actualisation périodique des études d'enjeux (dans un intervalle conseillé de 3 ans).

II-2. Les fonctions attachées à la démarche proprement dite

II-2.1. Le rôle du chef de projet

Les fonctions et rôles décrits ici sont ceux prescrits, pour l'État, en DRE et en DDE dans l'attente de la mise en place des nouveaux services routiers ; pour l'application de la démarche SURE sur le réseau national, les DiR reprendront les fonctions jusqu'ici d'évolues à ces deux services (hormis les opérations ayant un impact sensible en termes d'aménagement de l'espace qui seront à gérer par les services de maîtrise d'ouvrage des DRE).

Au sein de chaque service responsable d'une partie de la démarche SURE, un chef de projet est formellement nommé par le directeur pour assurer le management de l'opération. Placé sous l'autorité directe de ce dernier pour tout ce qui concerne la mise en œuvre de la démarche, il est le pilote de toutes les études et actions relevant de SURE dont son service a la responsabilité. A ce titre, dans les limites des responsabilités dévolues à son service, le chef de projet :

- organise le pilotage de l'opération, la planifie et en fixe les priorités ;
- met en place un comité de suivi adapté à la mission de son service ;
- est le responsable de l'opération, garant de l'adéquation des études, des projets et de leur réalisation, aux objectifs de la démarche ;
- s'assure de la disponibilité des personnels, données et outils requis pour la réalisation de sa mission ;

- valide les plans d'accompagnement et de communication ;
- communique en interne comme en externe sur le projet ;
- fixe les délais et veille à la mise en place des financements nécessaires ;
- valide les commandes passées aux différents intervenants et responsables d'activités ;
- valide les conclusions des études dont il est responsable, propose les suites à donner et vérifie la conformité des productions à la commande passée ;
- rend compte au directeur du service de l'avancement et des éventuelles difficultés rencontrées ;
- peut proposer d'arrêter l'opération.
-

L'organisation du projet s'appuie sur un découpage du projet en activités telles que, par exemple :

- l'accompagnement du projet, dont les formations et la communication ;
- la mise en place de la démarche qualité ;
- la réalisation des études selon le stade d'avancement de la démarche (études d'enjeux, de diagnostic, de pistes puis de plan d'actions, de projets, ...) ;
- la planification, l'élaboration et la réalisation des actions ;
- la préparation et la réalisation des évaluations dont le suivi de l'évolution des accidents sur l'itinéraire et sa zone d'influence.

Le chef de projet détermine, dans le cadre de la mission confiée à son service, les contours de ce découpage en activités et désigne leur responsable parmi les cadres du ou des services concernés. Il coordonne ces responsables (qui constituent l'équipe projet – Cf. [II-3.2. Conduire des revues de projet régulières](#)), assure la cohérence des actions et veille à la traçabilité des décisions prises en tenant avec eux des points réguliers au sein de revues de projet. La réussite du projet étant fortement dépendante de la mobilisation des acteurs, et notamment des responsables d'activités, le chef de projet sera particulièrement attentif à cette mobilisation en veillant à la continuité de l'action. Il veillera en outre à associer les gestionnaires des itinéraires concernés.

II-2.2. Le rôle des responsables d'activités

Les responsables d'activités :

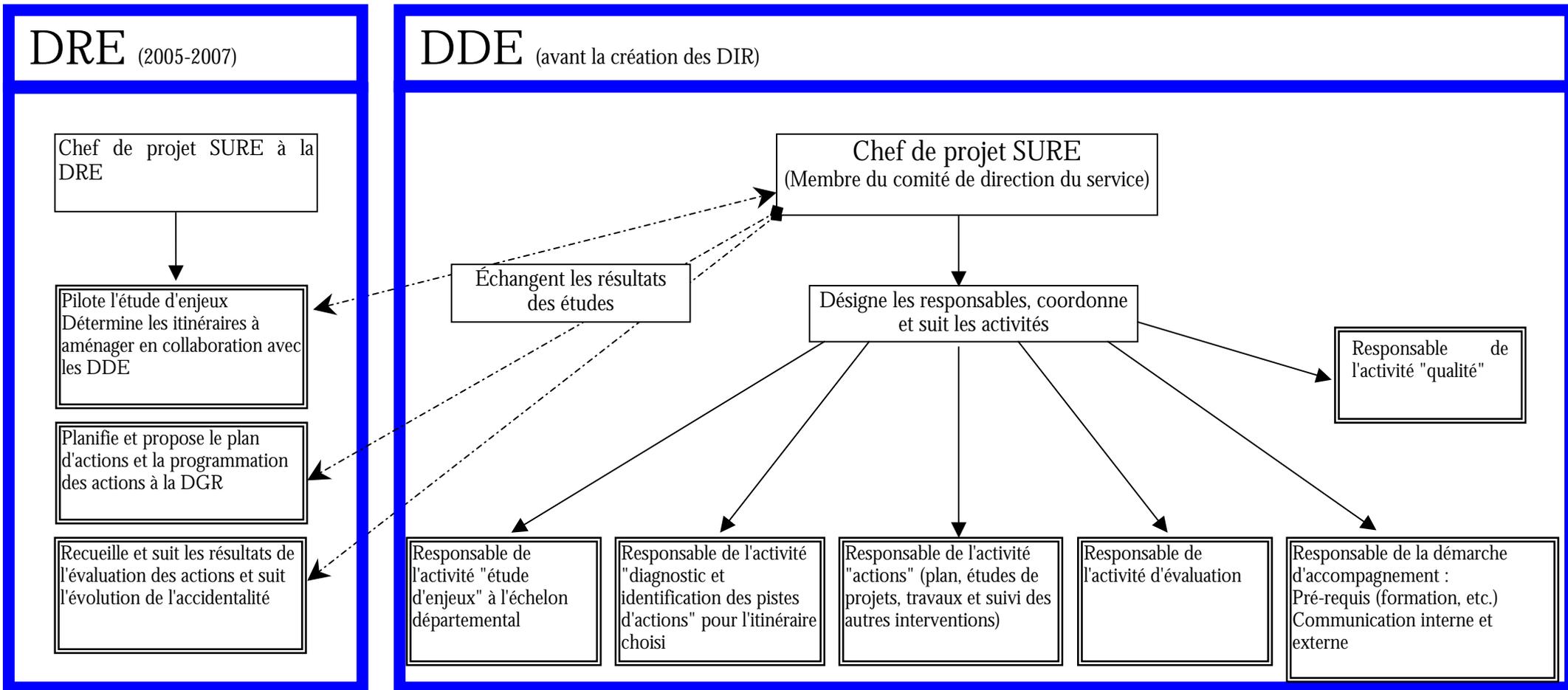
- réalisent leurs activités, notamment à l'aide des 3 guides méthodologiques, dans le cadre des objectifs fixés par le chef de projet ;
- assistent le chef de projet dans ses décisions ;
- sont associés au projet d'accompagnement en communication et formation.

Dans le cas particulier de responsables désignés pour les projets d'accompagnement, ceux-ci doivent en outre :

- réaliser l'analyse des attentes des participants et l'étude d'impact des actions d'accompagnement ;
- préparer les dispositions préalables au lancement des études (disponibilité des outils, formation) et à l'évaluation ultérieure des actions et de la démarche ;
- constituer et tenir à jour la base documentaire du projet.

Synoptique d'une organisation pour la mise en œuvre de la démarche SURE

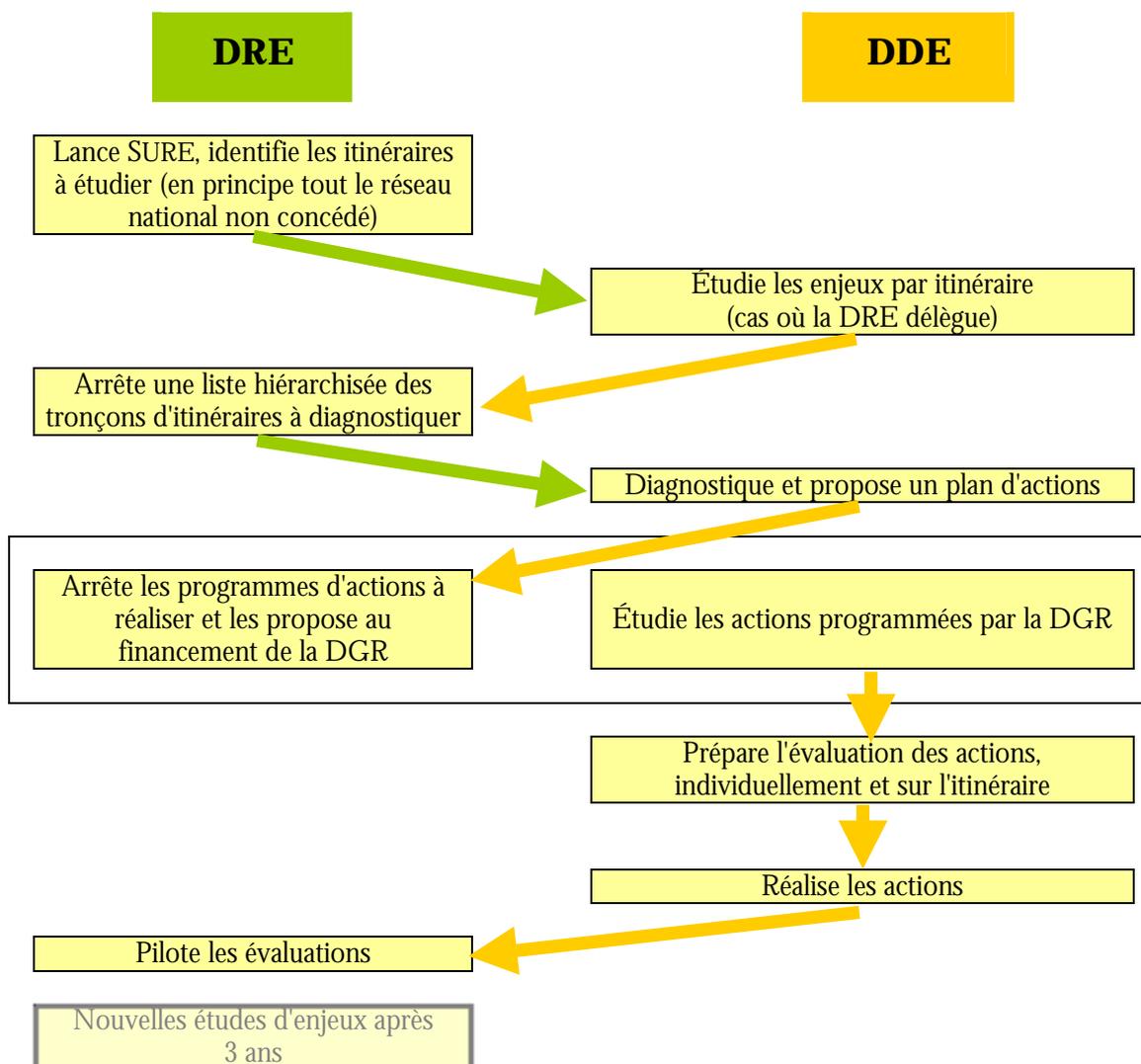
(exemple des services déconcentrés de l'État avant réorganisation des services routiers)



II-3. L'organisation

II-3.1. Le rôle des services (cas des services de l'État)

Le schéma ci-dessous présente le rôle des acteurs de l'État. Pour plus de détails, se reporter en [Annexe IV – Rôle des services du ministère de l'équipement jusqu'en 2006](#).



II-3.2. Conduire des revues de projet régulières

Le chef de projet met en place un comité de suivi qu'il anime personnellement. Le comité de suivi est composé de l'ensemble des responsables d'activités. Ce comité est réuni aussi souvent que le chef de projet le juge utile et, en tous cas, aux principales étapes du projet. Le comité de suivi, le cas échéant, comprend un représentant du Centre d'études technique de l'équipement (CETE), notamment si celui-ci est responsable du contrôle qualité.

Les responsables des activités en cours sont invités à participer à ces réunions, en fonction de l'ordre du jour.

L'[Annexe I - Liste type de thèmes de réunions pour le suivi de SURE](#), fournit, à titre d'exemple, une liste des réunions possibles et des éléments utiles pour fixer les ordres du jour de ces réunions.

II-3.3. Formaliser les validations

Pour faciliter le déroulement de la démarche, il faut que les décisions soient validées aux différentes étapes de son avancement, le principe étant que le comité de suivi valide une phase d'étude et lance la phase suivante lors de ses réunions.

II-3.4. Organiser la traçabilité

Organiser la traçabilité de la démarche est essentiel afin, notamment, de :

- s'assurer de la bonne prise en compte, lors des différentes étapes de la démarche, des éléments issus des étapes antérieures (reprise de l'antériorité) ;
- ne pas refaire une étude déjà réalisée ou remettre en cause une décision antérieure par simple ignorance de son existence ou de ses motifs ;
- conserver les éléments d'information permettant le suivi et l'évaluation de l'action sur la durée.

Pour assurer cette traçabilité, il faut établir une documentation et des justifications (dates, motifs, conséquences) relatives aux décisions prises pendant le déroulement du projet. Cette trace des décisions doit être conservée pendant tout le déroulement du projet.

C'est le chef de projet qui est responsable de la bonne organisation de la traçabilité des informations, des décisions et des actions.

L'enregistrement des résultats du contrôle qualité (Cf. [II-3.6. Contrôler la qualité](#)) participe également au suivi du projet.

Un modèle intitulé "fiche de suivi" est joint en [Annexe II- Exemples de fiches de management du projet](#) et pourra être utilisé par les services pour conserver toutes les traces utiles des décisions prises.

II-3.5. Planifier l'évaluation et capitaliser ses résultats

En préalable, il est important de rappeler que l'évaluation s'organise dès le lancement de la démarche et que la traçabilité (Cf. [II-3.4. Organiser la traçabilité](#)) du projet facilitera sa réalisation. En effet, l'évaluation nécessite de comparer des indicateurs **avant et après** aménagement ou intervention puis de relever des informations au fur et à mesure de l'avancement de la démarche (Cf. CSPR).

L'évaluation poursuit les objectifs suivants :

- vérifier que l'amélioration de la sécurité sur l'itinéraire retenu est bien effective ;
- identifier en quoi la démarche SURE y contribue ;
- améliorer les connaissances dans le domaine de la sécurité de l'infrastructure et identifier les lacunes ;
- contribuer à mieux communiquer avec les partenaires ;
- corriger les erreurs d'aménagement sur le terrain avant qu'elles n'aient des conséquences dommageables ;
- améliorer la démarche et sa mise en oeuvre pour le traitement des itinéraires suivants.

Pour ce faire, il convient :

- de suivre l'évolution globale de l'accidentalité sur l'itinéraire à mesure que son traitement est mis en oeuvre ;
- bien entendu, de dresser le bilan de l'opération lorsque l'itinéraire sera réputé "traité" au sens de la démarche SURE;
- de suivre, sur l'itinéraire retenu, l'évolution de l'accidentalité associée à chacun des thèmes, sections ou ZAAC identifiés au cours de l'étude de diagnostic ;
- d'évaluer l'efficacité de chaque intervention ou opération d'aménagement ;
- de vérifier le fonctionnement de l'organisation, y compris le processus de définition des mesures correctrices.

Le dernier point devra également être observé en continu, au fil de l'avancement du projet ; les fiches de suivi proposées pour organiser la traçabilité du projet pourront également être employées comme support pour le recueil d'information lié à l'organisation.

Une évaluation globale de l'organisation du projet pourra être réalisée à l'issue du traitement complet d'un itinéraire ou avant le démarrage de nouvelles études : diagnostic d'un nouvel itinéraire ou actualisation des enjeux sur un réseau donné.

Pour connaître l'évolution de l'accidentalité sur un itinéraire ou une section et pour évaluer l'efficacité d'une mesure ou d'une opération d'aménagement, un exemple de calcul est proposée dans le **guide "Plan d'actions et réalisation des actions"** de la démarche SURE. L'évaluation d'une opération d'aménagement est, précisée dans le guide "Réalisation des bilans de sécurité routière" du CSPR.

Par ailleurs, l'évaluation réalisée au sein des services de l'équipement, à l'échelle départementale, interdépartementale ou régionale, contribuera à l'évaluation de la démarche SURE au niveau national. Le chef de projet sera invité à fournir semestriellement à la DGR des informations permettant au Service d'études techniques des routes et des autoroutes (Sétra) de produire les indicateurs nationaux présentés en [Annexe III - Indicateurs de la démarche SURE au niveau national](#).

Il sera informé en retour de la progression de ces indicateurs.

Pour le suivi de ces indicateurs, une fiche à mettre à jour régulièrement est proposée en [Annexe II- Exemples de fiche de management de projet](#).

II-3.6. Contrôler la qualité

Le contrôle qualité porte sur tous les aspects du projet mais s'attachera tout particulièrement à la vérification des points suivants :

- rigueur de la méthode et notamment des évaluations ;
- traçabilité des décisions ;
- hiérarchisation des enjeux et validité des choix ;
- exactitude du diagnostic et efficacité probable des aménagements proposés ;
- cohérence du plan d'actions au regard du diagnostic et logique de programmation ;
- conformité des projets à la commande passée.

Le contrôle qualité peut être confié par le chef de projet, soit à un CETE, soit à un bureau d'études privé.

II-3.7. Accompagner la démarche

Conditions de réussite - Pré-requis

Il ne peut être envisagé d'entamer une démarche rationnelle et efficace pour traiter la question de la sécurité des infrastructures sans se donner préalablement les moyens de mener à bien l'opération. S'agissant d'une opération qui nécessite à la fois de disposer de personnels qualifiés, de données de qualité, d'une organisation adéquate et performante sur la durée, la démarche SURE doit être soigneusement préparée.

Pour l'engagement de la démarche sur le réseau routier national, selon la circulaire du 1^{er} septembre 2004, seul le réseau non concédé, dans sa configuration préalable à la décentralisation, est concerné. Les études d'enjeux étant réalisées à l'échelle de la région, sous le pilotage de la direction régionale de l'équipement (DRE).

L'engagement de la démarche commence obligatoirement par la satisfaction de **tous** les pré-requis indiqués ci-après.

Pré-requis organisationnel et managérial

Il convient en premier lieu d'identifier clairement le pilote du projet aux différents stades de la démarche, puis de déterminer le mode de pilotage, qui peut être plus ou moins centralisé : la répartition des rôles et les relations entre les acteurs découlant du mode d'organisation choisi.

Les différents acteurs intervenant dans le processus (chef de projet, responsables d'activités, chargés d'études) doivent être identifiés, leurs rôles clairement précisés ; il convient en outre de s'assurer pour tous les acteurs que leur plan de charge leur assure une disponibilité suffisante.

Dans le champ de ses compétences, le chef de projet pilote les études, les actions d'accompagnement, la mise en œuvre des opérations, les évaluations ; il établit les propositions, prépare les décisions et porte la communication, notamment au sein des services et auprès des partenaires externes.

Enfin, il convient de s'assurer que chacun a bien suivi les formations ciblées prévues pour le rôle qu'il doit tenir dans l'opération ou qu'il possède les qualifications requises.

Pré-requis opérationnels

Avant le démarrage de l'opération, il est nécessaire de **mobiliser** l'ensemble des agents devant s'investir dans la démarche. Cela suppose que le chef de projet et les responsables d'activités (notamment celles relatives à l'accompagnement) soient désignés et qu'ils aient procédé aux travaux préliminaires à cette mobilisation :

- **description du processus** dans sa totalité pour que les agents concernés puissent se situer en permanence par rapport au projet afin de bien apprécier l'étape en cours et celles à venir ;
- **identification de tous les agents** devant participer à l'opération : le chef de projet est aidé dans ce travail par les membres de l'équipe projet ;
- plus importante sera **l'identification des compétences** disponibles ou à acquérir, tant en ce qui concerne les capacités individuelles, que de celles de la structure. Le bilan des compétences devrait être confirmé par une instance extérieure (qui pourra être l'Inspection générale ou, en CIFP, la cellule de gestion partagée des compétences) ;
- à partir de ce constat, détermination : des dispositions à prendre pour pallier les lacunes ou les insuffisances et leurs délais de mise en œuvre.

Une fois ces conditions remplies, il est nécessaire que chacun des agents connaisse à tout moment le rôle qui est le sien et puisse ainsi **se situer** dans le déroulement de la démarche. Dans cet esprit, il est utile que les agents puissent disposer d'une "liste-type" leur permettant d'apprécier les tâches à accomplir et de les situer par rapport à celles déjà réalisées.

La mobilisation des acteurs constitue un pré-requis indispensable, mais il ne faut pas négliger pour autant les pré-requis relatifs à la **disponibilité des outils** nécessaires pour appliquer la méthodologie de la démarche SURE. Pour les deux niveaux d'études, enjeux et diagnostic, les besoins sont détaillés dans le tableau ci-dessous :

Enjeux	Diagnostics
- avoir formé tous les agents impliqués dans l'opération - disposer d'un fichier trafic - disposer d'un fichier accidents corrigé ⁴ - savoir utiliser un logiciel d'accidentologie comme CONCERTO et son assistant statistique - savoir découper le réseau en sections homogènes - recenser et localiser les aménagements réalisés pendant la période d'étude, avec les dates de mise en service	- avoir formé tous les agents impliqués dans l'opération - avoir obtenu l'accès aux PV d'accidents - disposer d'un fichier accidents dont la localisation des accidents est exacte. Ceci ne peut être obtenu que par l'accès aux PV d'accidents et par la correction de la localisation des accidents (examen des photos, re-localisation sur le terrain, ...)

Une fois l'ensemble des conditions levées, ou en passe de l'être, la démarche peut être lancée officiellement.

II-3.8. Lancer la démarche et mobiliser en interne

Un plan de communication doit être établi et doté de moyens de management et de réalisation adaptés. Il accordera une place importante à la communication interne.

⁴ rappel : le fichier doit être corrigé au fil de l'eau (pour la localisation : au minimum, PR 0 et corrélation commune/PR)

La nouveauté de la démarche, les attentes placées en elle, la multiplicité de ses acteurs et son déploiement, à installer sur une longue durée, nécessitent une forte implication des intervenants et une solide organisation : un séminaire de lancement d'une étape significative de l'opération est par exemple l'occasion de marquer l'importance accordée à la démarche et la volonté de la direction du service de combattre l'insécurité routière. Un tel séminaire sera l'occasion de marquer la volonté d'un management suivi et participatif, dans la mesure où les agents proches du terrain, généralement peu sollicités, ont une part d'initiative, ce qui n'est pas toujours le cas dans les processus habituels de prises de décision.

II-3.9. Échanger des expériences

Les chefs de projet d'une même région gagneront à se rencontrer très régulièrement pour se tenir informés de l'état d'avancement de leurs démarches respectives et échanger sur l'évolution de celles-ci. De même, des rencontres au niveau interrégional ou national pourront être encouragées (Clubs Faces, RD, ...).

Les premières réflexions pourront concerner l'organisation de la démarche au sein de chaque service et les difficultés de mise en œuvre, notamment du fait des éventuelles défaillances concernant les compétences ou les systèmes de recueil des données nécessaires.

II-3.10. Associer les élus, les associations et les acteurs locaux

Il est de la responsabilité de chaque gestionnaire de connaître son réseau et d'identifier les enjeux qui s'y rapportent. C'est lui qui a la pleine et entière légitimité à déterminer les itinéraires sur lesquels les enjeux sont les plus importants et à choisir où il doit en priorité lancer des diagnostics de sécurité.

Il n'y a donc pas de concertation en dehors de l'équipement au stade de l'étude d'enjeux. Certains gestionnaires, dans un souci de transparence, pourront décider cependant d'informer les collectivités de leur secteur, les associations, etc. Cette information est recommandée, mais relève de leur responsabilité et de leur choix.



Pour les diagnostics, la recherche des pistes d'actions et leur mise en œuvre, la mobilisation des acteurs locaux est essentielle pour deux raisons :

- d'une part, parce qu'elle constitue une source d'information sur l'usage, le fonctionnement quotidien de l'infrastructure et la compréhension des événements qui s'y produisent, et qu'elle contribue ainsi à la pertinence des diagnostics et des conclusions ;
- d'autre part, parce que la sollicitation des élus est de nature à les mobiliser contre l'insécurité routière, à leur faire connaître la démarche et à les gagner à l'intérêt de l'adopter sur leur propre réseau, celle-ci ayant vocation à s'étendre à tous les réseaux routiers (hormis en milieu urbain dense).

Pour les services de l'équipement, il est donc nécessaire de prévoir une information préalable des partenaires extérieurs, et particulièrement des élus des communes et des départements ; cette information porte sur la démarche, sur ses principales étapes et son calendrier, sur les modalités d'association des partenaires. C'est le préfet du département qui devrait conduire cette action par les voies et moyens à sa convenance ; néanmoins, il ne peut être exclu que le chef du service lui-même ait en charge l'information des maires ou présidents de groupements de communes directement concernés par l'opération. Ce n'est qu'après cet examen attentif qu'il sera possible d'envisager, acteur par acteur, la conduite à tenir, avec l'accord du préfet. Une démarche particulière sera entreprise par les préfets de département, ou sous leur autorité directe, envers les présidents de conseils généraux et les chefs de services départementaux, en particulier lors de la détermination d'itinéraires sur lesquels il peut être envisagé de poursuivre la démarche au vu des résultats de l'étude d'enjeux. Dans le cadre du présent guide, il est difficile de proposer un discours de portée générale sur cette mobilisation en raison de la diversité des situations locales et des habitudes existantes. De ce fait, il importera au chef de service de bien apprécier les impacts que revêtira

cette nouvelle approche auprès des différents acteurs concernés afin de mesurer les éventuelles réticences ou difficultés, qu'ils pourraient ressentir ou rencontrer.

La communication autour du projet pourra porter :

- sur le caractère complet d'une démarche :
 - qui s'attache à traiter des zones qui représentent un réel enjeu en termes de gains potentiels de sécurité,
 - qui veut caractériser finement les dysfonctionnements du système "homme-véhicule-infrastructure", pour déterminer au plus près le traitement le mieux adapté aux situations rencontrées,
 - qui privilégie l'homogénéité des itinéraires et vise à améliorer leur perception par le conducteur et le riverain,
- sur les résultats obtenus ailleurs qui ont mis en évidence des ratios efficacité/coût très satisfaisants ;
- sur le caractère universel de la méthode qui peut être appliquée ou adaptée sur d'autres réseaux routiers que le réseau national (hormis en milieu urbain dense) ;
- sur les modalités prévues pour associer les acteurs locaux aux études.

II-4. Les guides de la démarche

La démarche "Sécurité des usagers sur les routes existantes" fait l'objet d'une collection de 4 guides, y compris le présent guide. Au-delà de leur aspect "unifiant", ils concrétisent une action managériale du ministère de l'équipement.

Pour ce qui concerne le RRN, la remontée des résultats d'évaluation permettra à la DGR de réaliser un bilan national destiné à apprécier l'efficacité globale de la méthode et éventuellement à l'adapter.

Les quatre guides peuvent être décrits succinctement ainsi :

- le présent guide "présentation et management" est destiné aux chefs de projets SURE, il est conçu pour qu'ils y trouvent toutes les informations et conseils nécessaires au bon pilotage de la démarche. Il en expose notamment l'historique et la philosophie;
- les trois guides méthodologiques sont relatifs à :
 - la réalisation des études d'enjeux pour la hiérarchisation des itinéraires,
 - l'établissement des diagnostics et la détermination des pistes d'aménagement,
 - la planification, l'élaboration, et la réalisation des actions.

L'évaluation des actions, qui doit être effectuée systématiquement avec le suivi de l'évolution des accidents sur l'itinéraire concerné et sa zone d'influence, ne fait pas l'objet d'un guide spécifique mais se décline dans chacun d'eux.

Bibliographie

- [1] Programmes intégrés de sécurité routière (Coll. recherche en matière de routes et de transports routiers) - Paris, OCDE, 1984 – 103p., Tabl., Graph., Réf. Bibl.
- [2] Circulaire n°2000-30 du 18 mai 2001 relative à l'instauration du contrôle de sécurité des projets routiers – BO n°2001.10.
- [3] Circulaire du 1^{er} septembre 2004 relative au lancement de la démarche SURE
- [4] Contrôle de sécurité des projets routiers - Réalisation des bilans de sécurité après mise en service. *Guide méthodologique* – SETRA, juillet 2003 – Réf. E0311-2 en téléchargement sur le site http://catalogue.setra.equipement.gouv.fr/2_prod/telechargement.shtml
- [5] Démarche SURE - étude d'enjeux pour la hiérarchisation des itinéraires - guide méthodologique
- [6] Diagnostic de l'itinéraire et pistes d'actions – guide méthodologique
- [7] Démarche SURE – Plan d'actions et réalisation des actions – guide méthodologique

Glossaire

BAAC

Bulletin d'analyse des accidents corporels, rempli par la gendarmerie ou la police, suite à un accident corporel de la circulation. Ces bulletins sont saisis et envoyés au SETRA qui les redistribue aux cellules départementales d'exploitation et de sécurité dans les DDE.

CIFP

Centre interrégional de formation professionnelle (de l'équipement)

CONCERTO

Application permettant d'exploiter l'ensemble des fiches BAAC, correspondantes aux accidents corporels, graves ou non, et de produire des tableaux et des cartes. CONCERTO est diffusé dans les DDE, ainsi que dans les villes et Conseils généraux qui le souhaitent.

DDE

Direction départementale de l'équipement

DGO

Document général d'orientations (de la politique départementale pluriannuelle de sécurité routière)

DGR

Direction générale des routes du ministère de l'équipement

DRE

Direction régionale de l'équipement

DSTD

Directeur des services techniques départementaux

ECPA

Enquêtes comprendre pour agir (en remplacement des enquêtes Réagir depuis septembre 2004)

FACES

Filière d'animation et de coordination en Exploitation et Sécurité

ONISR

Observatoire national interministériel de la sécurité routière

PDASR

Plan départemental d'action de sécurité routière

PRAS

Plan régional d'aménagements et de sécurité sur le réseau national

PV

Procès-verbal (d'accident de la circulation)

REAGIR

Réagir par des enquêtes sur les accidents graves et par des initiatives pour y remédier

RGR

Responsable de la gestion de la route (en DDE)

RN

Route nationale

RNN

Réseau routier national

RD

Route départementale

SURE

Sécurité des usagers sur les routes existantes

Annexes

[Annexe I - Liste type de thèmes de réunions pour le suivi de SURE](#)

[Annexe II- Exemples de fiches de management du projet](#)

[Annexe III - Indicateurs de la démarche SURE au niveau national](#)

[Annexe IV – Rôle des services du ministère de l'équipement jusqu'en 2006](#)

[Annexe V – Rôle des Directions interdépartementales des routes](#)

Annexe I - Liste type de thèmes de réunions pour le suivi de SURE en DDE

Dans le cadre de l'opération SURE, il est proposé, à titre indicatif, la liste suivante de thème de réunions ; la présentation de cette liste respecte l'ordre des réunions.

1. Lancement de l'étude d'enjeux (sous le pilotage de la DRE en 2005)

Une première réunion du comité de suivi est consacrée au lancement de l'opération. Ses objectifs sont les suivants :

- rappeler succinctement la méthode,
- vérifier que les pré-requis concernant l'étude d'enjeux ont été satisfaits,
- arrêter les modalités selon lesquelles l'étude sera réalisée et, s'il s'agit d'études locales, fixer les délais pour leur production.

Si les résultats requis pour la mise en œuvre de l'étude (pré-requis, communication) n'ont pas été validés, le lancement de l'étude d'enjeux est reporté (point d'arrêt).

2. Clôture de l'étude d'enjeux, choix de l'itinéraire prioritaire (réunion au niveau du responsable de l'étude – par exemple la région – associant les chefs de projet locaux – par exemple des départements – et l'inspection générale chargée des "routes")

Une réunion du comité de suivi a pour objectifs de :

- valider l'étude d'enjeux conjointement avec les services gestionnaires de voiries concernés,
- hiérarchiser les enjeux,
- choisir le ou les itinéraires prioritaires devant faire l'objet d'une étude de diagnostic,
- définir le(s) diagnostic(s) à mener dans chaque service,

Si les résultats obtenus dans le cadre de l'étude d'enjeux n'ont pas été validés, le choix du ou des itinéraires est reporté (point d'arrêt).

3. Lancement du diagnostic (sous pilotage de la DDE pour le RRN jusqu'aux transferts des routes aux départements et la création des nouveaux services routiers)

Après validation des propositions résultant de l'étude d'enjeux, les services gestionnaires de voiries peuvent réaliser l'étape de diagnostic pour laquelle ils mettent en place un comité de suivi.

Les objectifs du diagnostic sont de :

- analyser les "usages et fonctions" de l'itinéraire,
- étudier les "facteurs et familles d'accidents",
- déterminer les configurations reconnues comme accidentogènes,
- déterminer des objectifs de sécurité et les pistes d'actions.

4. Validation des diagnostics et des pistes d'actions (par la DDE sur le RRN, jusqu'à la création des nouveaux services routiers, avec avis de l'inspecteur général "routes")

La dernière réunion relative à la partie diagnostic a pour objectifs de :

- analyser les études de diagnostic et les pistes d'actions proposées,
- valider les objectifs de sécurité proposés,
- vérifier que les pistes d'actions proposées sont cohérentes tout au long de l'itinéraire et les valider,
- identifier les pistes d'actions à mener en priorité,

Si les résultats obtenus dans le cadre d'une étude de diagnostic n'ont pas été validés, les choix sont reportés (point d'arrêt).

5. Validation d'un plan d'actions de traitement de l'itinéraire SURE (par la DDE sur le RRN jusqu'en 2006 en concertation avec la DRE et avec avis de l'inspection générale "routes")

Le passage à la phase opérationnelle suppose l'élaboration préalable d'un projet global de traitement de l'itinéraire ou du tronçon, selon les différentes modalités d'intervention retenues (mesures d'entretien et d'exploitation, aménagements d'initiative locale ou au titre d'opérations individualisées, traitements spécifiques d'un type de problème, etc.).

Ce "projet SURE" concernant un itinéraire fait l'objet d'une planification établie selon une logique de traitement opérationnelle et temporelle ; il est formalisé dans un document intitulé "Plan d'actions (200. – 20..)" comprenant, outre une approche estimative des dépenses, un échéancier prévisionnel de réalisation et des éléments d'évaluation de l'impact des mesures envisagées sur la sécurité. Ce plan, élaboré par le service gestionnaire de la voie, est soumis au comité de pilotage mis en place, pour le RRN, à l'échelle régionale (voire interdépartementale) et à l'avis de l'inspecteur général "Routes". Une fois validé, ce plan est transmis à la direction générale des routes (bureau des usagers et de la sécurité).

Les propositions de programmation des opérations sont adressées par les services en référence à ce projet SURE et à son plan d'actions.

Nota : parvenu à ce stade de la démarche sur un itinéraire, le comité de pilotage peut proposer le lancement d'un autre diagnostic sur un nouvel itinéraire identifié dans l'étude d'enjeux.

6. Etude et mise en œuvre des actions à réaliser (par la DDE jusqu'aux transferts des routes nationales aux départements et la création des nouveaux services routiers)

Le processus s'inscrit dans le mode de production standard des projets et réalisations de travaux par les services ; toutefois, il est souhaitable que le comité de suivi tienne quelques réunions avec pour objectifs de :

- arrêter les actions à mener en priorité,
- commander l'étude des actions à réaliser,
- vérifier le respect des objectifs initiaux,
- vérifier le respect du calendrier ou, le cas échéant, définir les mesures correctives nécessaires,
- définir les indicateurs d'évaluation et commander l'évaluation.

7. Evaluations, suivi et bilan (pilotage par la DRE jusqu'aux transferts des routes nationales aux départements mais sous la responsabilité conjointe des services en charge des diverses parties de la démarche)

Attention ! La réunion de lancement de ce volet de la démarche est organisée par le pilote des études d'enjeux dès la mise en place du recueil de données correspondant à "l'état zéro", en tout état de cause avant l'intervention des premières actions et la réalisation des premiers aménagements.

Le comité de suivi valide le rapport d'évaluation consolidé, rédigé sur la base des rapports locaux :

- présentation de l'évolution du bilan accidentologique et des indicateurs retenus consécutivement à la mise en œuvre de mesures nouvelles ou à la réalisation de nouveaux aménagements ;
- présentation de l'évolution du bilan accidentologique et des indicateurs retenus, sur l'ensemble du tronçon concerné et de sa zone d'influence ;
- évaluation de la mise en œuvre de la démarche (degré d'efficacité des dispositions organisationnelles, mobilisation de l'encadrement et des agents, formation et qualification des agents, levée des pré-requis, efficacité de la communication, respect des méthodes préconisées dans la démarche, ...).

Annexe II - Exemples de fiches de management du projet

La fiche de suivi du projet sert de **fil conducteur** durant toutes les étapes de l'étude. Elle sera donc régulièrement mise à jour durant toutes ses phases successives y compris durant la phase travaux. En tout état de cause, la fiche de suivi d'une étape est un **document d'entrée** pour l'étape suivante.

La fiche de suivi est **initialisée lors de la réunion de lancement** à partir du contenu de la commande de la phase idoine et éventuellement des décisions prises lors de cette réunion. Elle est tenue à jour conformément aux principes suivants :

- toute décision prise, ou toute question posée, est notée (on peut se contenter de faire référence à un document plus complet qui **doit** alors être joint au dossier),
- les **modifications de ces décisions** intervenant en cours de projet sont également notées et justifiées,
- **lors des revues de projet**, les points en suspens sont examinés et des solutions peuvent être agréées. La fiche de suivi enregistre alors ces décisions (description brève et renvoi au compte-rendu de réunion joint au dossier),
- en fin de phase, le responsable du projet **clôt la fiche de suivi**, en rappelant tous les points en suspens qui n'ont pu être résolus et qui doivent donc être examinés avec une attention particulière lors de la phase suivante (ils seront rappelés comme tels dans la commande).

Un exemple de fiche de suivi type de management du projet à adapter selon les usages locaux est fourni ci-dessous.

Un exemple de fiche de suivi des indicateurs nationaux est également joint ci-après.

Exemple de fiche de suivi de management du projet

N° fiche de suivi :	Périmètre de l'étude ou nom de l'itinéraire :	Service responsable :	Référence de la commande :
Partie du projet : Ex. Diagnostic	Responsable d'Activité : M. X		
Objectifs du projet : à copier dans la commande			

Liste des participants de l'équipe projet					
	Nom/fonction	Tel	fax	mail	Commentaires
					<i>Ex. : disponible du xx/xx/xxxx au yy/yy/yyyy</i>

Autres acteurs du projet					
	Nom/fonction	Tel	fax	mail	Commentaires
Contrôle qualité					<i>Ex. : disponible du xx/xx/xxxx au yy/yy/yyyy</i>

Donnée d'entrée				
Numéro	Titre	Disponible	Validé	Commentaire
		<i>xx/xx/2001</i>	<i>Yy/yy/2001</i>	

Suivi du projet					
Numéro	Date	Description	Justification	Application	Visa
<i>N° Dépt. + chrono logique</i>		<i>Description du problème, ou de la solution trouvée</i>	<i>Exposé bref des motifs du problème ou référence du problème résolu et justification de la solution</i>	<i>Liste des documents concernés</i>	<i>Visa du responsable de projet</i>
<i>76-01</i>	<i>20/12/2004</i>	<i>L'itinéraire retenu est ...</i>	<i>L'itinéraire .. présente des enjeux plus importants mais doit donner lieu à d'importants travaux neufs</i>	<i>Rapport d'études d'enjeux</i>	
<i>76-</i>	<i>-----</i>	<i>-----</i>			
<i>76-12</i>	<i>05/04/2005</i>	<i>Piste d'actions du carrefour ...</i>	<i>Les niveaux de trafic sont incompatibles avec un niveau correct de sécurité pour un carrefour en T</i>	<i>plan xxx-Vx du xx/xx/2002</i>	
<i>76-13</i>	<i>05/04/2005</i>	<i>Abandon de la piste d'action 76-05</i>	<i>Cette piste devient sans objet du fait de la décision 76-12</i>		

Liste des points à examiner en phase suivante			
Numéro issu du suivi de projet	Description du problème	Action proposée pour résoudre le problème	Visa

Dossiers de référence				
Numéro	Titre	Disponible	Validé	Commentaire
		<i>xx/xx/2001</i>	<i>Yy/yy/2001</i>	

Fiche de suivi des indicateurs nationaux

Chef de projet

Nom / Prénom :

Fonction au sein du service :

Date et lieu de la formation suivie :

Pré-requis

Le service a-t-il obtenu une copie des procès-verbaux d'accidents (au moins 90%) ?

Oui Non

Si « Oui », précisez la date de validation de ce pré-requis ?

Si « Non », quelles en sont les raisons ? Quelle démarche est envisagée pour se les procurer ?

Le service dispose-t-il du logiciel Concerto (et de son assistant statistique) ?

Oui Non

Si oui, est-ce qu'un technicien sait l'utiliser ?

Oui Non

Si « Oui », précisez la date de validation de ce pré-requis ?

Si « Non », quelles en sont les raisons ? Dans quel délai seront remplis ces pré-requis ?

Est-ce que la localisation des accidents est fiable (correction de la localisation des accidents à partir des procès-verbaux) ?

Oui Non

Si « Oui », précisez la date de validation de ce pré-requis ?

Si « Non », dans quel délai sera rempli ce pré-requis ?

Le sectionnement du réseau est-il réalisé ?

Oui Non

Si « Oui », précisez la date de validation de ce pré-requis ?

Si « Non », dans quel délai sera rempli ce pré-requis ?

Organisation de la démarche

Est-ce que la planification du projet est réalisée ?

Oui Non

Si « Non », dans quel délai le planigramme sera-t-il établi ?

Si « Oui », renseignez le tableau ci-après.

	Dates prévisionnelles		Dates de réalisation	
	Début	Fin	Début	Fin
Etude d'enjeux				
Itinéraire (ou tronçon) 1				
Diagnostic et pistes d'actions				
Etude des actions envisagées				
Réalisation des actions				
Evaluation				
Itinéraire (ou tronçon) 2				
Diagnostic et pistes d'actions				
Etude des actions envisagées				
Réalisation des actions				
Evaluation				

Traitement des itinéraires

Itinéraires (ou tronçon)	1	2	3
Désignation de l'itinéraire			
Longueur de l'itinéraire (en km)			
Nombre d'actions envisagées			
Nombre d'actions dont le financement est programmé			
Nombre d'actions terminées			
Nombre d'itinéraires évalués globalement			
Nombre d'actions évaluées à 6 mois			
Nombre d'actions évaluées à 3 ans			

Annexe III - Indicateurs de la démarche SURE au niveau national

Nota : ces indicateurs seront susceptibles d'évoluer dans le cadre de la mise en œuvre de la loi organique des lois de finance (LOLF).

Ce document a pour objet de présenter les indicateurs d'évaluation de la démarche SURE au niveau national. Chaque indicateur est décrit dans le tableau ci-après avec les items suivants :

- Rappel des objectifs du projet SURE (e.g. 1 - Généralisation à tous les services déconcentrés),
- Critères d'appréciation de l'atteinte d'un des objectifs identifiés,
- Indicateur(s) c'est-à-dire information ou donnée significative d'un état des critères ou de son évolution,
- Fréquence de mesure : indique le mode et la fréquence de relevé des indicateurs.

Critères	Indicateurs	Fréquence de mesure
1 - Généralisation à tous les services déconcentrés		
Lancement de la démarche dans toutes les régions et tous les départements	<ul style="list-style-type: none"> - Désignation du chef de projet (nom et fonction) - Formation du chef de projet (Date de la formation suivie) - Existence d'une planification de la démarche (Oui/Non) - Avancement de l'étude d'enjeux (hiérarchisation) - Étape Diagnostic et piste d'actions engagée (date de début et date prévisionnelle de fin). 	Trimestrielle lors de la période de déploiement de la démarche SURE
Avancement de la démarche	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de départements concernés - Nombre des pré-requis remplis - Nombre d'études d'enjeux terminées - Nombre d'études de diagnostic et pistes d'action terminées - Nombre d'études d'actions terminées - Nombre d'actions dont le financement est programmé - Nombre d'actions terminées - Nombre d'évaluations effectuées - Kilométrage d'itinéraires traité à l'étape Diagnostic/Pistes d'action - Kilométrage d'itinéraire traité à l'étape Réalisation des actions 	Semestrielle après le déploiement de la démarche SURE
2 – Pilotage des études d'enjeux par les DRE		
Commanditaire et validateur de l'étude d'enjeux (en DRE puis DiR)	Nom et fonction du chef de projet	Trimestrielle après le déploiement de la démarche SURE
Harmonisation des pistes d'actions sur un itinéraire	Date de la réunion de coordination (en DRE puis DiR)	Annuelle après le déploiement de la démarche SURE

3 – Appropriation de la démarche SURE		
Participation aux formations SURE	Nombre de personnes formées par service déconcentré et par module de formation (Nom et fonction des personnes)	Remontée des CIFP après chaque session de formation
Efficienc e des formations	- Nombre de personnes ayant appliqué les formations reçues - Evaluation « à chaud » des formations - Evaluation à 6 mois des formations	- Remontée des évaluations à chaud des CIFP après chaque session de formation - Remontée des évaluations à 6 mois des sessions de formation par les CIFP
Recours aux équipes ressources ou aux bureaux d'études extérieurs	- Temps consacré à l'assistance par les équipes ressources - Montant des commandes à des bureaux d'études extérieurs	Annuelle après le déploiement de la démarche SURE
Pertinence et qualité des guides	- Audit de l'utilisation des guides fournis (lisibilité, facilité d'application, manques identifiés ⁵), des résultats obtenus (respect de la méthode) et de l'organisation mise en œuvre (participants à chaque étape) à l'issue de la réalisation des étapes Enjeux, et Diagnostic/Pistes d'actions.	Enquête en fin de formation et audit externe dans le cadre de l'évaluation
Respect de la méthodologie		Audit externe lors de l'évaluation
Extension de la compétence « Sécurité routière » au-delà de la Cellule Départementale d'Exploitation et de Sécurité (ou de son équivalent)		Audit externe lors de l'évaluation
4 – Contribution de la démarche SURE à la sécurité routière		
Gain de sécurité généré par chaque action menée	Evaluation à six mois et à trois ans des actions réalisées par rapport aux objectifs fixés à l'aménagement	Agrégation annuelle des données d'évaluation locale à six mois et à 3 ans
Gain de sécurité généré par itinéraire traité	Evaluation des gains réalisés sur l'itinéraire par rapport aux objectifs fixés lors de l'étude d'enjeux.	Agrégation annuelle des données d'évaluation locale

Annexe IV – Rôle des services du ministère de l'équipement jusqu'en 2006

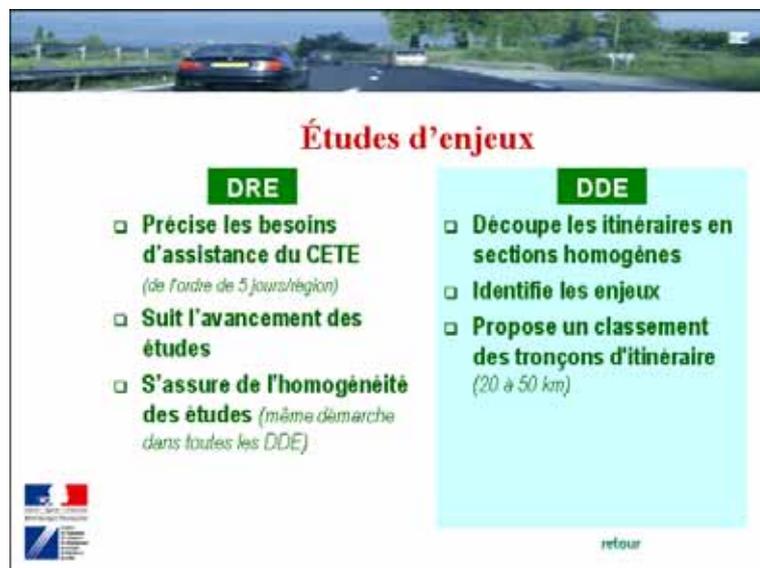
(diapositives de présentation de SURE lors des formations "management" de décembre 2004 à mars 2005 et du Collège Infrastructures du 17 octobre 2005)



Lancement de SURE

<p>DRE</p> <ul style="list-style-type: none">❑ Désigne son chef de projet❑ Définit la démarche❑ Valide les démarches DDE❑ Organise la réunion de lancement (mobilisation de toutes les DDE et point sur leur niveau de préparation)❑ Valide les itinéraires pour études d'enjeux > commande aux DDE (prêtes)	<p>DDE</p> <ul style="list-style-type: none">❑ Désigne son chef de projet❑ Définit sa démarche (DDE)❑ Vérifie les pré-requis (compétences, fichier accident, outil concerta, accès aux PV...)❑ Propose les itinéraires à étudier (toutes les RN sont concernées sauf les sections sur lesquelles des travaux lourds d'investissement sont en cours)
--	---

 retour



Études d'enjeux

<p>DRE</p> <ul style="list-style-type: none">❑ Précise les besoins d'assistance du CETE (de l'ordre de 5 jours/région)❑ Suit l'avancement des études❑ S'assure de l'homogénéité des études (même démarche dans toutes les DDE)	<p>DDE</p> <ul style="list-style-type: none">❑ Découpe les itinéraires en sections homogènes❑ Identifie les enjeux❑ Propose un classement des tronçons d'itinéraire (20 à 50 km)
---	---

 retour



Choix des tronçons d'itinéraires à diagnostiquer

<p style="text-align: center;">DRE</p> <ul style="list-style-type: none">❑ Définit les itinéraires interdépartementaux❑ En fonction des enjeux, classe les tronçons d'itinéraires (<i>avis IGR</i>)❑ Propose à la DR l'engagement des études diagnostics	<p style="text-align: center;">DDE</p> <ul style="list-style-type: none">❑ Adresse à la DRE le résultat des études par tronçon (<i>et par sections d'études</i>)❑ Participe à la définition des tronçons à diagnostiquer❑ Informe-concerte
---	---



[retour](#)



Diagnostics et pistes d'actions

<p style="text-align: center;">DRE</p> <ul style="list-style-type: none">❑ Participe aux réunions de conseil intégré	<p style="text-align: center;">DDE</p> <ul style="list-style-type: none">❑ Recherche les causes de l'insécurité sur le tronçon étudié (<i>objectif : comprendre</i>).❑ Propose des pistes d'actions❑ Valide le diagnostic et les pistes d'actions en réunion de conseil intégré <p style="text-align: center;"><i>Assistance CETE : 6 jours / diagnostic</i></p>
---	---



[retour](#)



Détermination des actions

<p style="text-align: center;">DRE</p> <ul style="list-style-type: none">❑ Valide le plan d'actions avec avis formel de l'IGR❑ Établit un ordre de priorité par tronçon des actions à réaliser❑ Adresse à la DR les plans d'action validés❑ Propose à la DR la programmation des actions à réaliser❑ Informe	<p style="text-align: center;">DDE</p> <ul style="list-style-type: none">❑ Élabore un plan d'actions (<i>tous domaines d'intervention et aux différentes échelles de temps</i>)❑ Définit les actions à réaliser et propose leur programmation à la DRE❑ Prépare l'évaluation des actions❑ Informe
---	--



[retour](#)



Étude et réalisation des actions

DRE	DDE <ul style="list-style-type: none">❑ Fait l'étude détaillée des actions❑ Valide dans le cadre de la circ. du 5 mai 94 (+ actions d'entretien-exploitation et cohérence de l'itinéraire)❑ Met en œuvre les actions financées❑ Informe (actions pas toujours spectaculaires...)
------------	--

 retour



Évaluation des actions

DRE <ul style="list-style-type: none">❑ Pilote l'évaluation❑ Suit les résultats sur les différentes actions❑ Informe	DDE <ul style="list-style-type: none">❑ Mesure l'efficacité de chaque action individuellement et sur le tronçon et les suit dans le temps❑ Transmet les évaluations à la DRE❑ Informe et adapte les actions si nécessaire
---	--

Actualisation des études d'enjeux tous les 3 ans

 Assistance GETE : 2 jours par DDE
retour

Annexe V – Rôle des Directions interdépartementales des routes

Répartition des tâches SURE dans les DiR

La direction interdépartementale des routes reprend les fonctions attribuées à la DRE

- Études d'enjeux
- Choix des priorités
- Validation du plan d'actions
- Programmation des actions
- Pilotage des évaluations
- Suivi des résultats et des enjeux sur son réseau

Les services de la DIR reprennent les fonctions attribuées aux DDE

- Diagnostics et pistes d'actions
- Élaboration des plans d'actions
- Étude et réalisation des actions
- Évaluation et suivi des actions

Page laissée blanche intentionnellement

46 avenue
Aristide Briand
BP 100
92225 Bagneux Cedex
France
téléphone :
33 (0)1 46 11 31 31
télécopie :
33 (0)1 46 11 31 69
internet : [www.setra.
equipement.gouv.fr](http://www.setra.equipement.gouv.fr)

Connaître, comprendre, agir et évaluer sont les verbes qui caractérisent la démarche sécurité des usagers sur les routes existantes (SURE).

Guide-pilote au sein de la collection des guides SURE, ce guide présente une méthode élaborée par le réseau scientifique et technique pour conjuguer les diverses phases d'une étude de sécurité routière dédiée à l'infrastructure d'un gestionnaire.

Il est divisé en deux parties : la première présente la démarche SURE, tandis que la seconde traite du management à mettre en place pour l'appliquer. Il introduit les trois guides méthodologiques nécessaires à la mise en œuvre de SURE.

Document consultable et téléchargeable sur les sites web du Sétra :

- Internet : <http://www.setra.equipement.gouv.fr>
- I2 (réseau intranet du ministère de l'Équipement) : <http://intra.setra.i2>

Référence : 0640w-1

