

*Démarches de sécurité routière
orientées vers l'infrastructure*

Suivi continu de la sécurité d'un réseau : patrouillage et suivi de l'accidentalité

Réalisées dans le cadre d'un groupe de travail du Cerema, ces fiches méthodologies ont pour objet de présenter les démarches de sécurité routière existantes au plan national et dont peut s'inspirer tout gestionnaire afin d'optimiser la sécurité de son réseau.

Ce travail, initié par le Cerema, fait suite à un besoin exprimé par les collectivités locales, afin de pouvoir mieux appréhender les démarches de sécurité routière réalisées sur le Réseau Routier National, et s'en inspirer pour structurer leur politique de sécurité routière.



1- Contexte réglementaire de la démarche

Le suivi continu de la sécurité d'un réseau par le gestionnaire et l'exploitant constitue une démarche complémentaire aux démarches spécifiques de gestion de la sécurité des infrastructures routières (EISR¹, Audits, ISRI² et SURE³), notamment visées par la Directive Européenne 2008/96/CE et transposées en droit français par l'arrêté du 15 décembre 2011 relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières.

2- Principes généraux

Le principe général de la démarche de suivi continu est l'articulation entre le patrouillage et le suivi des accidents.

Ces deux volets sont complémentaires et permettent d'avoir des alertes sur la qualité du réseau.

2-1 Le patrouillage

La mission de patrouillage consiste à surveiller périodiquement l'ensemble du réseau, pour détecter tout élément susceptible d'influer sur la sécurité des usagers, la viabilité de la route ou la pérennité du patrimoine routier. Les patrouilles constituent une source d'information sur l'état du trafic et de détection des événements.

Le patrouillage recouvre trois grandes missions de surveillance, d'information, et d'intervention :

- surveiller l'état du réseau et des équipements routiers, les conditions d'écoulement du trafic et avoir une alerte sur d'éventuels comportements inappropriés des usagers. La surveillance est effectuée soit dans un but d'entretien, soit dans un but d'exploitation du réseau. Elle peut être organisée (permanente, périodique ou ciblée) ou diffuse (à l'occasion de déplacements ou d'interventions sur le réseau) ;
- informer le service en charge de l'exploitation opérationnelle de toute situation particulière constatée, soit en temps réel par radio ou téléphone, soit en différé au moyen de la main courante et des fiches d'observations ;
- intervenir en cas de danger immédiat pour les usagers, avec les moyens matériels à disposition, pour mettre en place une première signalisation d'alerte et, éventuellement, pour corriger un défaut ou une anomalie repérée.

2-2 Le suivi des accidents

Le suivi des accidents, qu'ils soient matériels, corporels, voire mortels, est une aide à l'analyse de la sécurité d'un réseau. Il représente un moyen pour disposer d'un regard global sur le caractère accidentogène du réseau. C'est aussi un point d'alerte permanent sur un nombre ou un type de victimes, un lieu ou une période particulièrement accidentée, une typologie d'accidents. C'est enfin un moyen d'objectiver la situation d'un réseau en terme de sécurité et donc d'éviter des perceptions trompeuses ou conclusions hâtives pouvant être exprimées par des usagers, riverains ou élus d'un territoire, par exemple suite à un accident particulièrement marquant.

¹ *Évaluation des incidences sur la sécurité routière d'un projet d'infrastructure routière*

² *Inspection de Sécurité Routière des Itinéraires*

³ *Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes*

À ce titre, il permet ensuite d'orienter ou de conforter des cibles ou axes de travail sur lesquels une action peut être engagée.

Le suivi des accidents peut être assuré de façon globale, c'est-à-dire au niveau d'un réseau dans son ensemble ou d'une partie de celui-ci, mais aussi de façon plus ciblée sur un accident particulier pour en identifier les facteurs et mettre en place le cas échéant des mesures correctives rapides sur un site.

3- Méthodologie

3-1 Le patrouillage

On distingue deux types de patrouille :

- la patrouille dite « active », de surveillance et d'intervention ;
- la patrouille dite « passive » de surveillance pure, sans intervention directe sur le terrain.

3-1-1 Dimensionnement des différentes caractéristiques de la patrouille

Le patrouillage est réalisé par un ou deux agents. Lorsque l'agent est seul, il a généralement recours à une équipe d'intervention en position d'activité ou d'astreinte.

La fréquence de patrouillage dépend notamment de la catégorie des routes. Elle peut aussi dépendre du niveau de trafic, ou de la surveillance déjà en place (caméras, détection automatique d'incidents, etc.).

L'ensemble des moyens de la patrouille doit être embarqué dans le véhicule. Parmi les équipements de base doivent notamment figurer les matériels de signalisation (AK5, AK14, etc.), les moyens de premiers secours et l'outillage de base.

Les patrouilleurs, compte tenu de leurs interventions fréquentes, doivent nécessairement disposer d'équipements de protection individuelle (EPI) adaptés pour être constamment visibles par les usagers, en particulier d'un vêtement à haute visibilité (conforme à la norme NF EN 471).

Ils doivent avoir été sensibilisés aux enjeux de circuler et d'intervenir sur un réseau routier ouvert à la circulation, pour leur sécurité et celle de l'ensemble des usagers.

3-1-2 les moyens de communication et de recueil

Les moyens de communication (systèmes de radiocommunication, systèmes filaires, géolocalisation, etc.) doivent permettre à la patrouille d'échanger à tout moment et en tout lieu avec le service opérationnel chargé de l'exploitation de la voie.

La coordination avec les autres services d'intervention sur la route est ensuite assurée par le service d'exploitation ou celui de gestion du trafic. Toutefois, il est recommandé que la patrouille puisse aussi communiquer avec ces services pour préciser les possibilités d'action.

Le recueil d'événements par la patrouille peut se faire au moyen d'une main courante électronique ou non, sur laquelle est laissée trace de tout événement ayant entraîné une intervention ou de toute anomalie constatée.

Différents outils de recueil (appareil photo, PC portable, tablette, dictaphone, etc.), ou encore des fiches d'intervention, de relevé de dégâts ou de tournées spécifiques peuvent permettre de compléter utilement cette main courante.

L'exploitation et l'analyse de ces relevés pourra conduire à renforcer la surveillance de certains secteurs ou proposer des actions ponctuelles.

L'attention doit être portée sur le fait que le patrouilleur, lorsqu'il est seul, doit tout d'abord se concentrer sur sa tâche de conduite, et ne doit pas utiliser ces moyens de communication lorsqu'il conduit.

3-2 Le suivi des accidents

La mise en place du suivi des accidents repose sur deux pré-requis :

- disposer d'une source de données accidents aussi fiable et complète que possible, représentative de la situation du réseau. Ainsi, ces données accident doivent être renseignées, transmises, contrôlées, corrigées, puis validées. La source de ces données peut être la main courante du gestionnaire (accidents matériels ou corporels) et/ou le fichier BAAC, qui reprend l'ensemble des accidents corporels de la route ayant été enregistrés par les forces de l'ordre. A partir de ces sources de données pourront être réalisées les analyses d'accidents sur des aspects temporels, spatiaux et typologiques ;
- disposer d'un outil d'exploitation des données, permettant de réaliser les différentes exploitations et analyses (statistiques ou géographiques). Le logiciel CONCERTO est aujourd'hui un exemple d'outil permettant ces fonctionnalités (en attendant la production du futur système d'information accident en cours de déploiement).

4- Avantages/bénéfices pour le gestionnaire

Le patrouillage peut permettre d'identifier préventivement des problématiques de sécurité routière liées à l'état de l'infrastructure et notamment son entretien, avant qu'elles contribuent à la survenue d'accidents de la route.

Il permet une réponse rapide, parfois en temps réel, en mobilisant le plus souvent des moyens légers (fourgon, véhicule léger, etc.). C'est donc une démarche efficace pour la sécurisation permanente d'un réseau. Au regard des enjeux juridiques qui pèsent sur un gestionnaire, la formalisation du patrouillage permet également de démontrer l'investissement réalisé par un gestionnaire en matière d'entretien du réseau.

Le suivi des accidents de la route permet d'avoir un regard sur l'évolution de l'accidentalité d'un réseau, mais aussi d'objectiver son niveau de sécurité et ainsi d'apporter rapidement une réponse à une problématique locale soulevée notamment par un usager, un riverain ou un élu.

C'est aussi une aide pour évaluer l'efficacité d'un aménagement réalisé et parfois même pour valider une option dans la gestion du réseau (ex : extinction définitive d'éclairage après suivi accidentologique). Cela peut encore être un point de départ pour impulser des démarches plus approfondies sur une thématique (par exemple démarche SURE).

Patouillage et suivi des accidents sont deux démarches complémentaires pour améliorer de manière simple la sécurité d'une infrastructure par son suivi continu. Elles peuvent aussi constituer des outils de communication pour démontrer l'investissement d'un maître d'ouvrage sur ce champ.

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoirs-faire, etc.), dans une version stabilisée et validée.

Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

POUR EN SAVOIR PLUS

Rédacteur de la fiche

Francine GIGON – Cerema Normandie-Centre
Tél. 02 35 68 88 14
Francine.Gigon@cerema.fr

Nicolas DUBOS - Cerema Normandie-Centre
Tél. 02 35 68 89 61
Nicolas.Dubos@cerema.fr

Contacts

Matthieu HOLLAND - Cerema Infrastructures de transport et matériaux
Tél. 02 35 68 92 26
Matthieu.Holland@cerema.fr

© 2019 - Cerema
*La reproduction totale
ou partielle du document
doit être soumise
à l'accord préalable du
Cerema.*

Collection
Références
ISSN 2276-0164