Article écrit par Service Presse le 25 mai 2010

EuroRAP Les routes françaises sont-elles sûres?

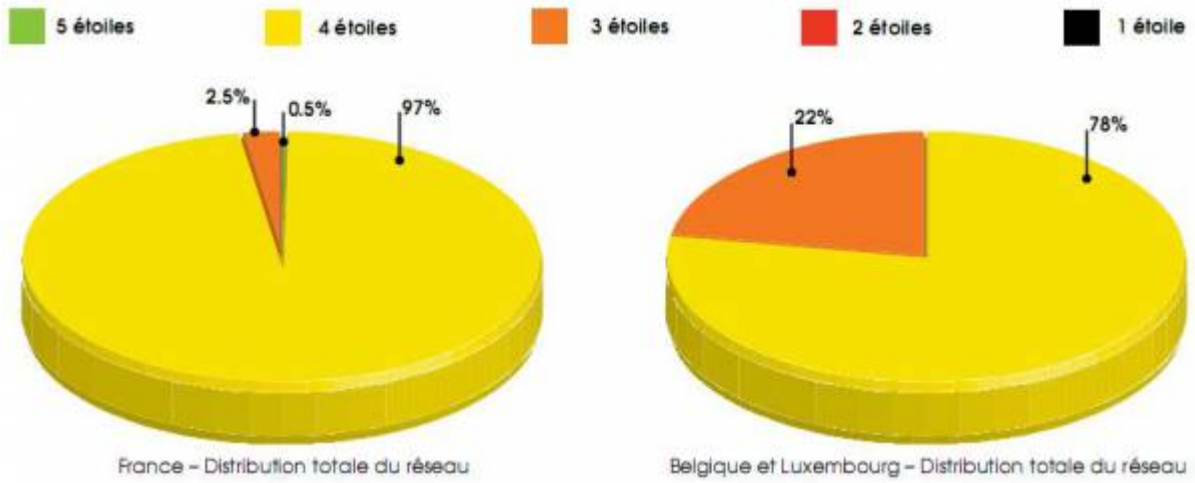
Les Automobile et Touring Clubs européens ont réalisé le premier test indépendant de près de 4300 km de routes en France, dans le cadre de leur programme EuroRAP.Trois types d'itinéraires ont été testés, sur différentes routes et autoroutes, routes touristiques, petites routes de montagne.

Dossier complet

Itinéraire « EN ROUTE POUR LE SOLEIL ! »

Cet itinéraire faisait 1362 km, uniquement sur autoroute. Les résultats pour les autoroutes françaises sont impressionnants. Presque la totalité des routes françaises de cet itinéraire ont reçu 4 étoiles lors des examens de sections de 3 km successifs.

Nous n'avons pas examiné la totalité des autoroutes françaises, mais si l'on considère les résultats pour les tronçons inspectés comme représentatifs des autoroutes du réseau français, ces dernières présentent alors à un impressionnant standard d'uniformité. En particulier, les autoroutes inspectées ne présentent pas les irrégularités dans les dispositifs concernant les protections contre les sorties de route et les embranchements observées en Grande-Bretagne, en Allemagne ou en Espagne. La distance entre les entrées et sorties d'autoroutes est également supérieure à celle de Grande-Bretagne ou des Pays-Bas.



Itinéraire « MES VACANCES TOURISTIQUES »

La sécurité des 1 548 km de routes inspectées lors de l'itinéraire « Mes vacances touristiques » varie grandement. Le type de routes empruntées est plus hétérogène. Beaucoup de kilomètres, sans compter les longues routes droites, doivent plus aux Romains qu'aux ingénieurs des autoroutes du siècle dernier. L'origine des allées bordées d'arbres viennent également d'Italie et de la Renaissance du début du 16e siècle. Les routes empruntées étaient toutes des axes régionaux importants. Il

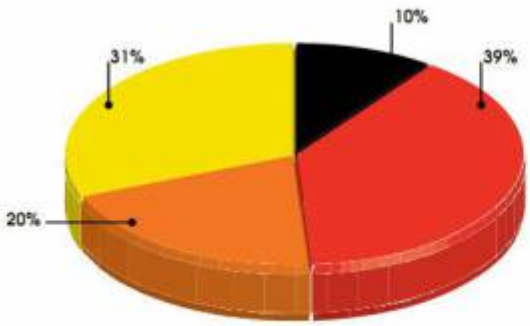
s'agissait de routes nationales, de routes nationales transmises aux départements ces dix dernières années ou de liaisons régionale importantes. Les routes de l'itinéraire inspecté sont le plus souvent des routes à double sens de circulation

(1070 km). Celles-ci diffèrent beaucoup et il y a, à juste titre, une grande différence entre les vitesses autorisées (37 % avec des vitesses inférieures à 90 km/h, 22 % en dessous de 70 km/h).

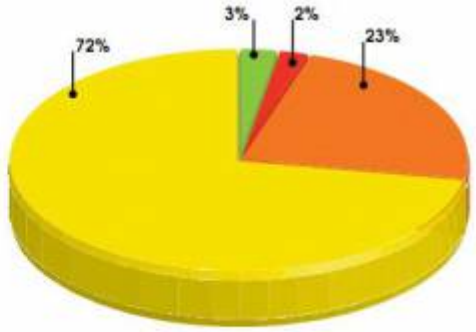
Environ 256 km de cette route se fait sur des chaussées à deux fois deux voies. L'autoroute, principalement sur l'itinéraire menant à Bayonne, représentait 222 km.

Comme le montre le diagramme qui suit, un tiers du réseau est composé de routes 4 ou 5 étoiles, et il s'agissait pour la plupart d'autoroutes ou de chaussées à deux fois deux voies de haute qualité. Si l'on n'examine que le réseau de routes à double sens de circulation empruntées, un peu moins d'un tiers d'entre elles avait 3 étoiles ou plus. 14 % étaient des routes 1 étoile, soit 150 km de route exposant à des risques élevés.

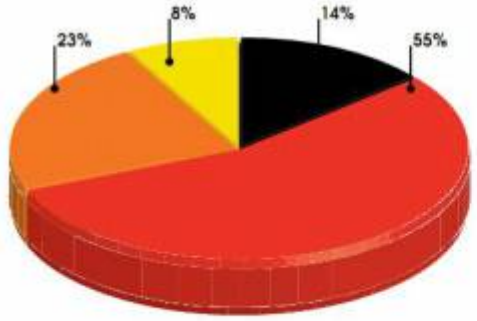
La longueur des chaussés à deux fois deux voies empruntées n'était pas importante, mais 75 % de celles-ci obtiennent 4 ou 5 étoiles. L'absence de protection contre les sorties de route fut le plus souvent la raison pour laquelle des chaussées à deux fois deux voies n'ont pas obtenu 4 étoiles, mais nous avons également occasionnellement rencontré des problèmes avec les aménagements des carrefours.



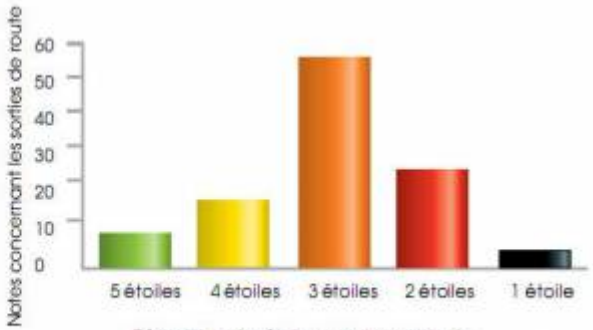
Distribution totale du réseau



Distribution des chaussées à deux fois deux voies sur le réseau routier



Distribution des chaussées à double sens de circulation sur le réseau routier



Répartition des étoiles pour les sorties de route des chaussées à deux fois deux voies

19

Itinéraire « MON SEJOUR EN PROVENCE »

Sur les 1 406 km de routes inspectées en Provence, seuls 185 km étaient des chaussées à deux fois deux voies. Nous avons inspecté plus de 1 200 km de chaussées à deux fois une voie.

Près des deux tiers de ces chaussées à deux fois deux voies ont obtenu 4 étoiles (le manque de

protections contre les sorties de route étant la raison principale de la perte d'une étoile).

Le réseau touristique inspecté était souvent visuellement saisissant, et présentait des contraintes environnementales évidentes. Il y avait beaucoup de routes de montagne et peu de possibilités pour des dépassements sécurisés.

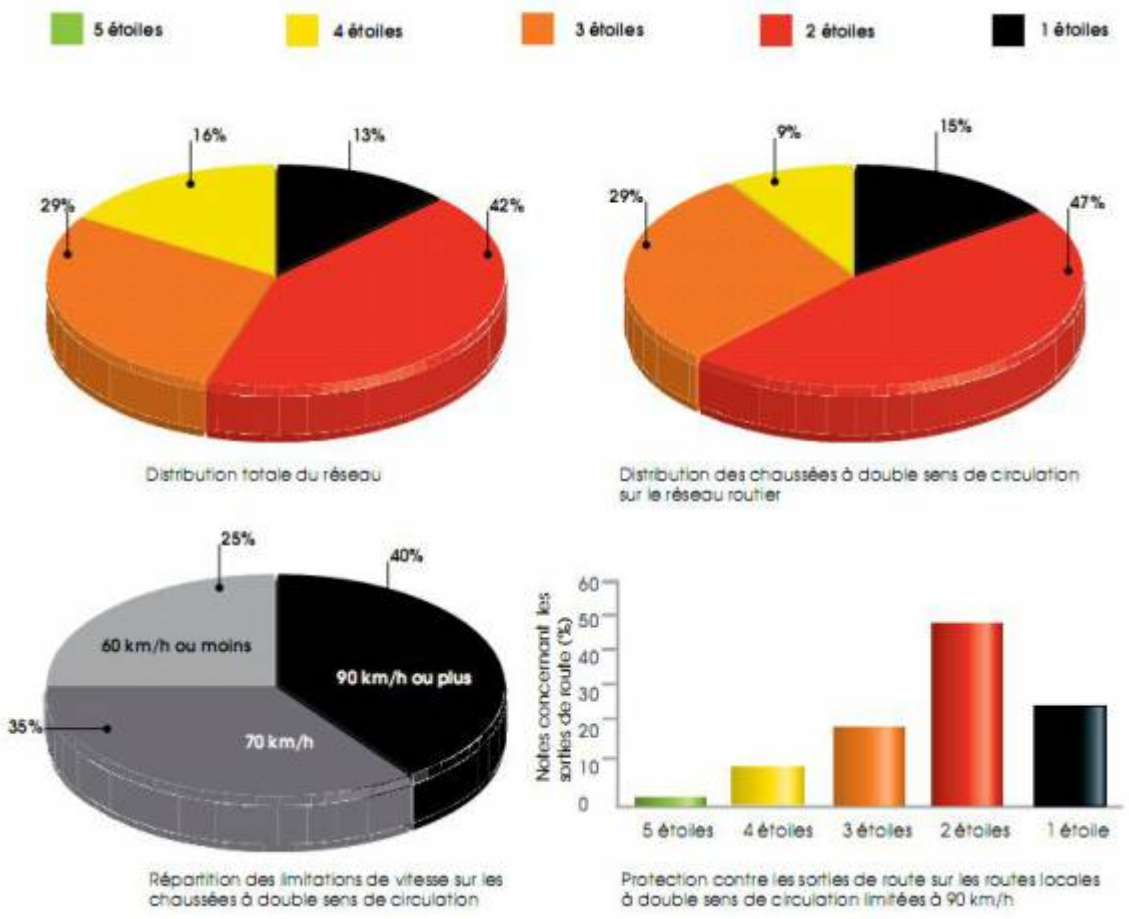
Les résultats montrent que le réseau présente à peu près la même proportion de routes 1 étoile à risque très élevé que l'itinéraire « Mes vacances touristiques » (13 %). Cependant, la part de routes 2 étoiles était plus importante (42 %). Cela signife que la moitié des routes parcourues pour l'itinéraire « Mon séjour en Provence » ont reçues moins de 3 étoiles.

Si l'on ne considère que les chaussées à double sens de circulation, presque les deux tiers d'entre elles obtiennent moins de 3 étoiles. L'attribution de notes supérieures à 2 étoiles correspond souvent à une baisse de la limitation de vitesse. Par exemple, il existe d'importantes sections de zones montagneuses à zigzags et virages ayant reçu 3 étoiles car la vitesse maximale y est limitée à 70 km/h afin de gérer les risques. De façon générale, 60 % du réseau de chaussées à deux fois une voie a une limitation de vitesse inférieure à 90 km/h, et 25 % a une vitesse inférieure à 70 km/h.

Les chaussées à double sens de circulation classiques présentent constamment un risque de collision frontale et le réseau inspecté comportait peu de protections spéciales (5 % seulement).

Des barrières de sécurité sont utilisées dans toute la Provence afin d'éviter les sorties de route, parfois avec des protections spécifiques supplémentaires pour les motocyclistes.

Si l'on examine précisément les protections contre les sorties de route des chaussées à deux fois une voie sur les routes limitées à 90 km/h, seul 25 % des sections ont une protection ayant reçu plus de 2 étoiles.



Au bilan, l'étude révèle :

- des autoroutes à un haut standard de sécurité, le meilleur d'Europe
- des routes aux caractéristiques de sécurité insuffisantes, dans près d'un cas sur deux des petites routes de campagnes mal notées dans plus d'un cas sur deux

L'Automobile Club, Association Française des Automobilistes (ACAFA) partage les préoccupations légitimes de ses voisins européens, car il faut rappeler que la France est la destination de vacances privilégiée de 20 millions d'européens du Nord chaque année, et la première destination de vacances des belges et néerlandais.

En classant les routes selon leur niveau de sécurité, le programme EuroRAP fournit aux aménageurs de routes et aux ingénieurs en charge des réseaux des informations de références vitales en termes de sécurité, et permet de sensibiliser les conducteurs qui auront la possibilité de choisir leur itinéraire en fonction des risques routiers.

Car s'il est évident que l'éducation et la formation du conducteur sont des axes essentiels, que certains comportements nécessitent d'être sanctionnés, il est tout aussi vrai que la plupart des accidents se produisent lorsque des conducteurs tout à fait normaux font des erreurs, car un geste de conduite sur 500 est techniquement erroné et peut avoir des conséquences tragiques, même pour des conducteurs sobres, responsables, respectant les limitations de vitesse et ayant attaché leur ceinture de sécurité.

Il est donc nécessaire de concevoir et réaliser des infrastructures qui « pardonnent », dans toute la mesure du possible, les fautes que les conducteurs ne manqueront pas de commettre, même s'il faut bien entendu chercher à ce qu'il y en ait le moins possible.

Cette étude montre que si la France a connu des avancées considérables pendant la dernière décennie en termes de sécurité routière, il reste beaucoup à faire en matière d'amélioration de l'infrastructure, et de la connaissance par l'usager du niveau des risques encourus sur certains axes

Didier BOLLECKER, Président de L'Automobile Club a rappelé qu'une « vision zéro accident » n'est pas utopique mais qu'elle nécessite, à l'image de la notation des véhicules par les tests EuroNCAP déjà initiés par les Automobile Clubs, d'arriver à des conducteurs 5 étoiles, circulant dans des voitures 5 étoiles, sur des routes 5 étoiles »

C'est pourquoi L'Automobile Club, Association Française des Automobilistes (ACAFA) réaffirme son souhait de coopérer avec les pouvoirs publics, gestionnaires des routes afin d'enrichir les bases de données avec les statistiques officielles françaises, et de pouvoir ainsi rejoindre pleinement le programme EuroRAP

Vous pouvez accéder ici au dossier et ici au courrier adressé Mr le Secrétaire d'Etat Chargé des Transports, qui sont également été transmis aux parlementaires