



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

accidents

Question écrite n° 46952

Texte de la question

M. Jacques Barrot attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le bilan particulièrement alarmant des week-end fériés du mois de mai 2000, notamment celui du 1er mai. Il lui rappelle que si un certain nombre d'accidents sont très largement dus à des conduites irresponsables, une partie non négligeable de ces drames découle également des imperfections d'un réseau routier dont les caractéristiques, variables, sont parfois une des causes majeures des accidents. Il lui demande si, dans le bilan des victimes de la route, il peut préciser quels sont les accidents imputables aux voiries à 2 2 voies et quels sont ceux imputables aux voiries à 2 voies. Il demande également si, au vu de ce bilan très préoccupant, il n'y a pas lieu de poursuivre un plan de sécurisation de certains axes routiers en prévoyant une mise à 2 2 voies systématique dès lors qu'un certain niveau de trafic est atteint. Il souhaiterait que des routes à 2 2 voies, sans impliquer les caractéristiques autoroutières, soient systématiquement prévues dès lors qu'on dénombre un certain nombre d'accidents graves et répétés sur les tronçons restés à 2 voies.

Texte de la réponse

Le week-end du 1er mai a effectivement été marqué par un bilan négatif, mais il convient de remarquer que l'ensemble des week-ends du printemps et de l'été s'est traduit par une baisse globale du nombre de décès sur la route. Cette baisse est supérieure à 10 % sur les 4 derniers mois, soit près de 300 vies sauvées, à la suite notamment du renforcement des contrôles et des sanctions administratives immédiates. Les accidents de la route sont dus dans la plupart des cas à une pluralité de facteurs, au premier rang desquels on trouve les excès de vitesse, l'alcool au volant, les intempéries, les imprudences et, bien sûr, la qualité de l'infrastructure. L'action que mène le Gouvernement en faveur de la sécurité routière repose donc à la fois sur la prévention des risques, en insistant notamment sur la formation et la responsabilité des conducteurs, et sur la répression des comportements dangereux. Les services de l'équipement ont des instructions précises en matière de signalisation des secteurs les plus accidentogènes. Des campagnes de communication avec un ton nouveau ont été réalisées dans la presse, à la radio et à la télévision. Même si elle implique la mobilisation de financements très importants, l'amélioration des caractéristiques du réseau routier national, départemental et communal est une nécessité pour laquelle l'Etat et les collectivités locales, chacun pour la partie du réseau qui le concerne, déploient d'importants efforts financiers. Les comparaisons des bilans des accidents recensés sur les différents types de réseaux doivent être abordées avec précaution, car il faut tenir compte de leurs différences de longueurs et de fréquentations. Une étude récente du service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA), rattaché au ministère de l'équipement, des transports et du logement, a cependant montré qu'en rase campagne, le taux d'accidents pour 100 millions de kilomètres parcourus s'élevait à 13,4 pour les routes nationales à chaussée unique d'au moins 7 mètres (à deux voies), à 10,5 pour les routes nationales à chaussée unique d'au moins 10,5 mètres (à trois voies) et à 6,2 pour les routes nationales à chaussées séparées (2 2 voies). Par ailleurs, le pourcentage d'accidents mortels ressort à 17 % sur les routes nationales à chaussée unique, contre 13 % en ce qui concerne les routes nationales à chaussées séparées. On peut schématiquement affirmer, à partir de ces données, que les routes à chaussées séparées sont de deux à trois fois plus sûres que

celles à chaussée unique. En dix ans, suite aux déclassements, le kilométrage de routes nationales est passé de 28 277 au 1er janvier 1991 à 26 941 au 1er janvier 2000, soit - 5 %. Dans le même temps, le kilométrage des routes nationales à chaussée unique est passé de 24 561 à 21 937, soit - 11 %, et celui des routes nationales à chaussées séparées est passé de 3 716 à 5 004, soit + 35 %. Cette tendance a été renforcée dans les contrats de plan 2000-2006, avec une part prépondérante de l'enveloppe consacrée aux projets routiers consacrée à la réalisation de routes à chaussées séparées, et un doublement des programmes régionaux des actions de sécurité, qui passent de 1 à 2,2 milliards de francs. En tout état de cause, la mise à deux fois deux voies d'une section du réseau national ou de celui dévolu aux collectivités locales dépend de l'importance du trafic qu'elle supporte, du coût que représente son aménagement et de la programmation dont elle fait l'objet dans le cadre du processus normal de planification et de contractualisation entre l'Etat et les collectivités locales. La sécurisation des lieux les plus accidentogènes implique la réalisation de travaux adaptés et proportionnés aux problèmes à traiter.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Barrot](#)

Circonscription : Haute-Loire (1^{re} circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 46952

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 mai 2000, page 3205

Réponse publiée le : 16 octobre 2000, page 5919