ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politiques communautaires

Question écrite n° 81315

Texte de la question

M. André Schneider attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la réalisation du programme Eurorap qui classe les routes selon leur niveau de sécurité en fournissant aux aménageurs de routes et aux ingénieurs en charge des réseaux routiers des informations de références vitales en termes de sécurité. Ce programme permet également de sensibiliser les conducteurs qui auront la possibilité de choisir leur itinéraire en fonction des risques routiers. Il lui demande quelles sont les intentions du Gouvernement pour que la France intègre ces informations dans sa politique de sécurité routière pour la décennie de 2011 à 2020, en rejoignant officiellement ce projet Eurorap.

Texte de la réponse

Le programme EURORAP, lancé en 2001, à l'initiative des Automobile clubs européens, consiste à évaluer le niveau de sécurité des routes européennes (attribution de 1 à 5 étoiles) en fonction de leurs caractéristiques géométriques et de leurs équipements, sans tenir compte de leur accidentalité. Sur ce principe de cotation exclusivement normative, l'autoroute devient la référence idéale (5 étoiles). De par leur constitution, les autoroutes ont en effet vocation à être plus « confortables » pour l'usager, que les autres types de routes. Elles bénéficient d'une géométrie moins contraignante car construites à l'écart de l'urbanisation, de carrefours dénivelés évitant les conflits dûs aux changements de direction, de zones de récupération dépourvues d'obstacles latéraux, mais aussi de l'absence des usagers vulnérables que sont les piétons, les cyclistes...S'il s'avère qu'en France, la majorité des accidents se rencontre sur des sections constituant les réseaux de type secondaire, on ne peut affirmer pour autant que ces réseaux sont globalement plus dangereux. En effet, étroitement liés aux exigences topographiques d'une desserte plus localisée, ils ne peuvent bénéficier ni d'une géométrie ni d'un équipement de type autoroutier et se trouvent, ainsi selon EURORAP, catégorisés en « risque élevé » alors même qu'aucun accident corporel n'a été recensé sur les sections les composant. Les caractéristiques de la route et de son environnement permettent à l'usager d'identifier facilement et rapidement le comportement qu'il doit adopter (vitesse, dépassements...) sur ce type de voie. Le développement des différentes procédures de sécurité routière engagées par la France, telles le contrôle de sécurité des projets routiers (CSPR), la démarche sécurité des usagers sur les routes existantes (SURE) et les inspections de sécurité des infrastructures routières (ISRI) apporte, d'ores et déjà, une réponse pragmatique et efficace à l'objectif recherché de sécurité accrue. Ces démarches correspondent aux exigences de la directive européenne sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières (2008/96/CE du 19 novembre 2008), qui s'applique au réseau routier trans-européen (RTE) avec pour objectif d'assurer que l'infrastructure contribue à l'amélioration de la sécurité routière. L'application de ces procédures n'est pas obligatoire pour le réseau secondaire. Néanmoins, les gestionnaires peuvent s'en inspirer pour les itinéraires dont ils ont la charge.

Données clés

Auteur : M. André Schneider
Circonscription : Bas-Rhin (3e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/13/questions/QANR5L13QE81315

Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 81315
Rubrique : Sécurité routière
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Intérieur, outre-mer, collectivités territoriales et immigration

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 15 juin 2010, page 6558
Réponse publiée le : 8 février 2011, page 1312