



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politiques communautaires

Question écrite n° 82761

Texte de la question

M. Serge Grouard attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur le programme Eurorap. S'il est vrai que, dans la plupart des accidents, une ou plusieurs fautes de comportement peuvent être mises en évidence, le facteur relatif aux infrastructures reste encore présent. En fournissant des données essentielles sur les routes européennes en fonction de leur niveau de sécurité et de dangerosité, le programme Eurorap fournit, tant aux aménageurs et ingénieurs qu'aux usagers, des références vitales en terme de sécurité routière, permettant notamment aux conducteurs d'adapter leur comportement et accroître leur vigilance. S'agissant de sécurité routière, de laquelle nous sommes tous soucieux, il lui demande quelles sont ses intentions pour que la France rejoigne officiellement ce programme.

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'il est possible qu'aucun accident corporel n'ait été recensé sur les sections les composant. C'est la lisibilité (compréhension) de la route et de son environnement, qui permet 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 transeuropéen (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. Serge Grouard](#)

Circonscription : Loiret (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 82761

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Intérieur, outre-mer, collectivités territoriales et immigration

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 29 juin 2010, page 7194

Réponse publiée le : 19 avril 2011, page 4006