



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

accidents

Question écrite n° 85336

Texte de la question

M. Franck Reynier attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur les chiffres des accidents de la circulation sur les routes départementales de France. En 9 ans, la mortalité sur les autoroutes à péage en France a baissé de 50 %. Résultat d'une politique constante et volontariste des pouvoirs publics, ce chiffre reflète les efforts menés à la fois sur les équipements autoroutiers, plus sûrs, et sur le comportement des automobilistes, de plus en plus prudent. Toutefois, une étude de l'organisme européen EuroRAP souligne des résultats moins encourageants sur les routes départementales, alors que celles-ci constituent un réseau de 377 000 km contre 11 000 km d'autoroutes et 9 000 km de routes nationales. En cause principalement, les infrastructures : glissières de sécurité insuffisantes, proximité des arbres en bordure de chaussée, etc. Il souhaite donc connaître les intentions du Gouvernement en matière de sécurisation de la circulation sur les routes départementales de France.

Texte de la réponse

S'il s'avère que la majorité des accidents se rencontre sur des sections constituant les réseaux routiers de type secondaire, ces réseaux constituent 90 % du réseau routier français. Étroitement liés aux exigences topographiques d'une desserte plus localisée, ces réseaux ne peuvent bénéficier des caractéristiques autoroutières et se trouvent ainsi catégorisés en « risque élevé », selon la méthode EURORAP (European Road Assessment Programme), alors même qu'on peut n'avoir recensé aucun accident corporel sur les sections le composant. Sur ces routes fortement contraintes par leur environnement, une bonne lisibilité (compréhension) de la route doit permettre au conducteur de réguler son comportement (vitesse, dépassement...), à travers les différentes séquences paysagères qui s'imposent à lui. Le développement des différentes procédures de sécurité routière engagées par la France, tels 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 n° 2008/96/CE du 19 novembre 2008 sur la gestion de la sécurité des infrastructures routières 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. Les retours d'expériences induits par l'application de ces procédures constituent par ailleurs un vivier de connaissances qui permet d'alimenter les guides pratiques auxquels peuvent se référer tous les gestionnaires.

Données clés

Auteur : [M. Franck Reynier](#)

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

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 85336

Rubrique : Sécurité routière

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 27 juillet 2010, page 8234

Réponse publiée le : 22 février 2011, page 1781