

LES ROUTES FRANÇAISES SONT-ELLES SÛRES ?



Résultats des inspections des
itinéraires touristiques

John Dawson
Président d'EuroRAP



Cela fait 10 ans que les Automobile et Touring Clubs européens, l'industrie automobile et les principaux organismes routiers soutiennent EuroRAP dans son évaluation de la sécurité des infrastructures routières par rapport à une norme internationale comparable.

En 2009, nous avons reçu une récompense internationale prestigieuse pour la création de notre programme, actuellement utilisé dans 50 pays. La France est l'un des rares pays à ne pas avoir été inclus dans celui-ci et je suis très reconnaissant envers les Automobile et Touring Clubs européens, en particulier L'Automobile Club, Association Française des Automobilistes, qui se développe rapidement, de soutenir cette première inspection indépendante de la sécurité des routes françaises. Les itinéraires que nous avons choisis pour commencer sont ceux qui intéressent les millions de personnes qui chaque année choisissent de passer leurs vacances au cœur de « la belle France ».

Thierry Willemarck, PDG
Touring Club de Belgique (TCB)



Des vacances sous le soleil français sont, chaque année, le rêve de millions de Belges. Nos membres comptent sur le Touring Club pour obtenir l'aide pratique dont ils ont besoin pour planifier et réserver de magnifiques vacances et être certains qu'en cas d'urgence nous serons là pour les aider à gérer des problèmes de tous types. De graves tragédies ont touché beaucoup de personnes ces dernières décennies, et le TCB les a beaucoup aidées. Cependant, la plupart du temps, nous assistons nos membres en intervenant sur les conséquences personnelles liées à de graves accidents de la route. Les routes belges deviennent plus sûres, mais il reste encore beaucoup à apprendre et à faire dans chaque pays afin de rendre les infrastructures routières plus sécuritaires. Ce rapport utilise pour la France un langage commun d'évaluation internationale et formule de nouvelles idées en matière de sécurité.

Didier Bollecker, Président de
L'Automobile Club, Association
Française des Automobilistes (ACAFA)



C'est la première fois en neuf ans d'existence du programme EuroRAP que les experts de cette organisation testent la sécurité des routes françaises. Je suis reconnaissant envers mes collègues pour avoir réalisé ce test, et envers L'Automobile Club pour sa contribution à celui-ci. La sévérité du regard de nos voisins européens nous a parfois surpris, mais l'intransigeance de ceux qui utilisent nos routes si fréquemment est légitime. Avec plus de 500 000 membres, notre club s'intéresse de plus en plus à la mobilité et à la sécurité des routes, et je compte poursuivre leur travail, vérifier la totalité de nos routes et indiquer les améliorations à entreprendre.

Guido van Woerkom, Président-Directeur
Général, Royal Touring Club Néerlandais (ANWB)



Cela fait 125 ans que l'ANWB aide ses membres néerlandais à voyager en France, en voiture et en vélo. Chaque année, 2,5 millions de nos compatriotes s'y rendent en effet en voiture, souvent avec une caravane. Leur but est de revenir de vacances avec d'heureux souvenirs de famille. Même si un

incident arrive, le plus souvent une panne de véhicule, nous pouvons généralement les aider et nous assurer qu'il n'est que provisoire. Le problème le plus fréquent que nos membres rencontrent à l'étranger est l'accident de la route. Les études que nous avons réalisées auprès d'eux montrent clairement qu'ils désirent plus d'informations quant aux risques encourus sur les routes françaises.

En outre, le gouvernement néerlandais a promis de faire passer la note de notre réseau routier national à 3 étoiles EuroRAP d'ici 2020. Aussi, le présent rapport nous permet de commencer à mieux comprendre les différents risques auxquels nos membres font face lorsqu'ils sont loin de chez eux.

Sebastià Salvadó, Président du Royal
Automobile Club de Catalogne (RACC)



J'étais ravi de construire notre véhicule d'inspection et de permettre à mes équipes d'entreprendre cette étude en France. Ces dernières années, nous avons participé à l'évaluation de la sécurité des routes de nombreux pays d'Europe et d'Amérique du Sud.

Comme la France, l'Espagne a rapidement amélioré ses performances en matière de sécurité ces dernières années, car nous sommes devenus plus méthodiques quant à notre façon de mesurer la réussite de nos actions. L'évaluation de la sécurité d'EuroRAP fait désormais partie intégrante de l'approche de la conception de routes sûres dans les régions autonomes et le gouvernement central d'Espagne. Elle fournit un langage commun que nos membres, décideurs et ingénieurs peuvent tous comprendre.

Lord Dubs, Président de la
Road Safety Foundation, Royaume-Uni



Les Britanniques adorent la France. Des millions d'entre eux la visitent tous les ans, en voiture. A l'inverse des autres pays continentaux, un défi se présente dès l'arrivée en France par le ferry ou le « shuttle » : conduire à droite ! Prendre un rond-point dans le mauvais sens

peut être déroutant pour un conducteur novice sur les routes françaises. Actuellement, les Britanniques font principalement face à des risques plus élevés de décès et de blessures graves dans ce pays. Il est possible de réduire ces risques en bouclant toujours sa ceinture de sécurité à l'avant comme à l'arrière, en ne conduisant jamais en état d'ivresse et en contrôlant sa vitesse sur les routes 1 et 2 étoiles.

Le Programme d'évaluation des routes européennes (European Road Assessment Programme, EuroRAP) est une organisation à but non lucratif visant à sauver des vies en rendant les routes plus sûres.

EuroRAP est une organisation dont les membres viennent d'Automobile et Touring Clubs, des principaux organismes et groupes de recherche concernant les routes. La mission d'EuroRAP est soutenue par la Fondation FIA, l'industrie automobile, les principaux gouvernements et la Commission Européenne.

Des Programmes d'évaluation des routes (Road Assessment Programmes, RAP) sont désormais en place dans plus de 50 pays d'Europe, d'Asie Pacifique, d'Amérique du Nord, Centrale, du Sud et d'Afrique. Pour plus d'informations, rendez-vous sur www.irap.org.

EuroRAP a reçu deux prix Prince Michael, récompenses internationales pour la sécurité sur les routes. Le premier a été remis en 2004, pour le financement du programme européen. Le second, reçu en novembre 2009 lors de la première conférence interministérielle des Nations Unies sur la sécurité routière à Moscou, pour le financement du Programme international d'évaluation des routes global (International Road Assessment Programme, iRAP).



PRIX INTERNATIONAL DE SECURITE ROUTIERE
Reconnaisant les actions et les innovations visant à améliorer la sécurité sur les routes

Sommaire

- 2 Avant-propos
- 4 Récapitulatif
- 6 Introduction
 - 6 Accidents mortels
 - 7 Les remèdes miracles
- 8 La France par rapport à ses voisins
 - 8 Généralités
 - 9 Ceintures de sécurité
 - 10 Alcool
 - 11 Vitesse excessive
 - 11 Motocyclistes
- 12 Le touriste en voiture
 - 13 Etude de cas
- 14 Conception de routes sûres
 - 14 Des bas-côtés sûrs
 - 15 Des zones de dépassement sécurisé
 - 15 Des carrefours sûrs
 - 15 Des véhicules sûrs
- 16 Notre mode d'inspection des routes touristiques françaises
- 18 Résultats des évaluations
 - 18 En route pour le soleil !
 - 19 Mes vacances touristiques
 - 22 Mon séjour en Provence
- 26 Carte des risques EuroRAP
- 28 Conclusion
- 30 La conception de routes sûres en pratique

Récapitulatif

Les ingénieurs routiers français ont de quoi être fiers, mais la France possède encore de nombreux kilomètres de routes 1 et 2 étoiles nécessitant une amélioration de la sécurité.



La France est une destination touristique très prisée. Le soleil, la cuisine et la beauté naturelle de la campagne attirent chaque année des dizaines de millions de visiteurs. Depuis plus de 100 ans, les Automobile et Touring Club procurent à leurs membres des conseils pour préparer leur voyage, et les aident à résoudre leurs problèmes en cas de besoin.

Après les pannes de véhicule, les accidents de la route sont en tête des difficultés à résoudre par les Clubs. Pendant des décennies, la ruée annuelle estivale vers le sud de la France s'est accompagnée de rapports des médias nationaux et étrangers concernant les dramatiques accidents s'étant produits. Le taux de mortalité de la Route Nationale 7 était un symbole dont les journaux et les guides touristiques parlaient comme s'il faisait partie du mode de vie et de mort des français. Cependant, derrière les rapports des médias repose une réalité : le nombre de décès routiers en France était bien plus élevé que celui de ses voisins.

En 2002, le Président de la République a annoncé qu'il faisait de la lutte contre la « violence routière » l'une de ses priorités. La France a commencé à appliquer efficacement une politique de sécurité routière ayant fonctionné chez ses voisins. Les touristes étrangers ont été stupéfaits du changement des comportements, et les visiteurs réguliers qui adoptaient les anciens modes de conduite français, une fois la frontière franchie, ont senti l'application de ces nouvelles règles.

Cela a entraîné une importante baisse du nombre de décès, ce qui a fait la fierté des personnes ayant amené la France vers ce seuil. Des dizaines de milliers de vies ont déjà été épargnées et des blessures irréversibles évitées. Si vous avez voyagé sur les routes de France depuis 2002, vous pourriez même être l'une de ces vies sauvées.

Toutefois, les pays voisins de la France ont également fait des progrès pendant ce temps. L'Espagne, la Belgique et l'Italie ont grandement amélioré leur sécurité, alors que ces pays partaient avec les mêmes taux de mortalité. Les pays dont les performances étaient élevées ont continué

de s'améliorer. La Suisse a adopté la philosophie de la « vision zéro ». Les Néerlandais ont développé le concept de « sécurité durable » et ont dépassé la Grande-Bretagne, en faisant de leurs routes le réseau le plus sûr au monde. De nos jours, le taux de mortalité de la France est supérieur de 50 % à celui de trois de ses voisins. La plupart de ces décès se produisent sur des routes locales très fréquentées. C'est à celles-ci que le rapport s'intéresse.

En sécurité routière, cinq « domaines d'actions » sur lesquels il faut agir pour réduire le nombre de blessés sont connus : la ceinture de sécurité, le port du casque, l'alcool au volant, la vitesse excessive, la conception de véhicules et de routes sûrs. Le taux de mortalité des conducteurs sobres, portant leur ceinture et respectant les limitations de vitesse avec des voitures 5 étoiles au test EuroNCAP, sur des routes 5 étoiles EuroRAP est extrêmement faible.

Les grands pays d'Europe concentrent leurs efforts sur la conception de routes plus sûres pour améliorer la sécurité routière. Dans le même temps, le Code de la route durcit les sanctions contre le défaut de port de ceinture, la conduite en état d'ivresse et les excès de vitesse. Grâce aux réponses apportées par les constructeurs automobiles aux crash-tests EuroNCAP, les voitures deviennent de plus en plus sûres.

Ce rapport fournit la première étude indépendante sur la sécurité des infrastructures routières françaises. Il indique les routes 1 et 2 étoiles où les touristes doivent faire particulièrement attention. Il montre que les ingénieurs routiers français peuvent être fiers : l'uniformité de la sécurité obtenue sur les autoroutes, les aménagements innovants de sécurité, des « Messieurs Motos » examinant la sécurité du point de vue des deux-roues, l'harmonie de l'aspect des barrières de sécurité dans des zones de beauté naturelle remarquable et l'installation de ronds-points permettant de sauver des vies. Néanmoins il montre également que la France, en tant que grand pays, possède de nombreux kilomètres de routes 1 et 2 étoiles dont la sécurité doit être améliorée. La France devra continuer de s'engager pendant les dix prochaines années si elle désire rejoindre les pays leaders en matière de sécurité routière.

Plus de 500 000 personnes sont décédées dans des accidents de la route dans l'UE ces dix dernières années. Les accidents coûtent plus de 2 % du PIB annuel européen, soit 160 milliards d'euros.



Introduction

Environ 20 millions d'européens du Nord se rendent tous les ans en France en voiture. De nombreux changements sociaux sont intervenus ces dernières décennies, au fil du développement de l'Union Européenne. Il est devenu plus fréquent et commun de visiter d'autres pays et d'y séjourner pendant des périodes courtes.

L'économie européenne s'étant rapprochée, il devient plus habituel de travailler à l'étranger. Malgré tous les changements sociaux, la principale raison d'une visite en France reste les loisirs. Un séjour de deux semaines en famille en France reste les plus grandes vacances de l'année. La majorité des visiteurs se rend sur son lieu de vacances en France en voiture, bien que l'avion et le train soient devenus plus populaires grâce aux vols low cost et à la construction du réseau de train à grande vitesse. La voiture familiale passe de son rôle habituel de petite voiture quotidienne utilisée dans les pays d'Europe du Nord à un « engin de tourisme », le moyen de transport idéal pour les enfants, les poussettes, les seaux et pelles de plage, ainsi que tout l'équipement sans lequel un séjour n'est pas agréable. Pour tous ceux qui apprécient la vie en plein air que la France offre en été, ou qui souhaitent simplement économiser sur le budget familial, la voiture est le « fourre-tout » idéal des campeurs.

De nombreuses familles des pays d'Europe du Nord possèdent une caravane, plus de deux millions de Britanniques en possèdent également, ainsi que des camping-cars ou des « tentes-remorques ». De nombreux caravaniers préfèrent la liberté que cela leur procure quant à la date, au lieu et à la durée de leur séjour. Ils évitent ainsi les aléas liés aux logements. De nombreux modèles de caravanes modernes sont équipés de la climatisation et d'autres éléments qui en font simplement l'option la plus confortable pour beaucoup de personnes.

Les motos ont gagné en popularité, en particulier les grosses cylindrées auprès d'un public d'âge moyen tout comme les déplacements vers la France en moto. Les Néerlandais sont peut-être les cyclistes les plus prolifiques au monde, mais la France, pays du Tour de France, peut se vanter d'être le berceau spirituel du cyclisme.

Personne ne devrait craindre de voyager en Europe de l'Ouest à cause des risques routiers. En effet, nous y sommes confrontés 10 fois plus dans notre vie quotidienne. Lorsque nous voyageons à l'étranger, ces risques peuvent être bien plus élevés. Mais il est possible de faire quelque chose pour mieux comprendre ces risques. Les études réalisées par les Automobile et Touring Club montrent que de nombreux membres aimeraient obtenir plus d'informations.

Ce rapport contient les toutes premières évaluations qu'ils ont réalisées afin de mieux connaître les risques que leurs membres affrontent dans l'une de leurs destinations favorites.



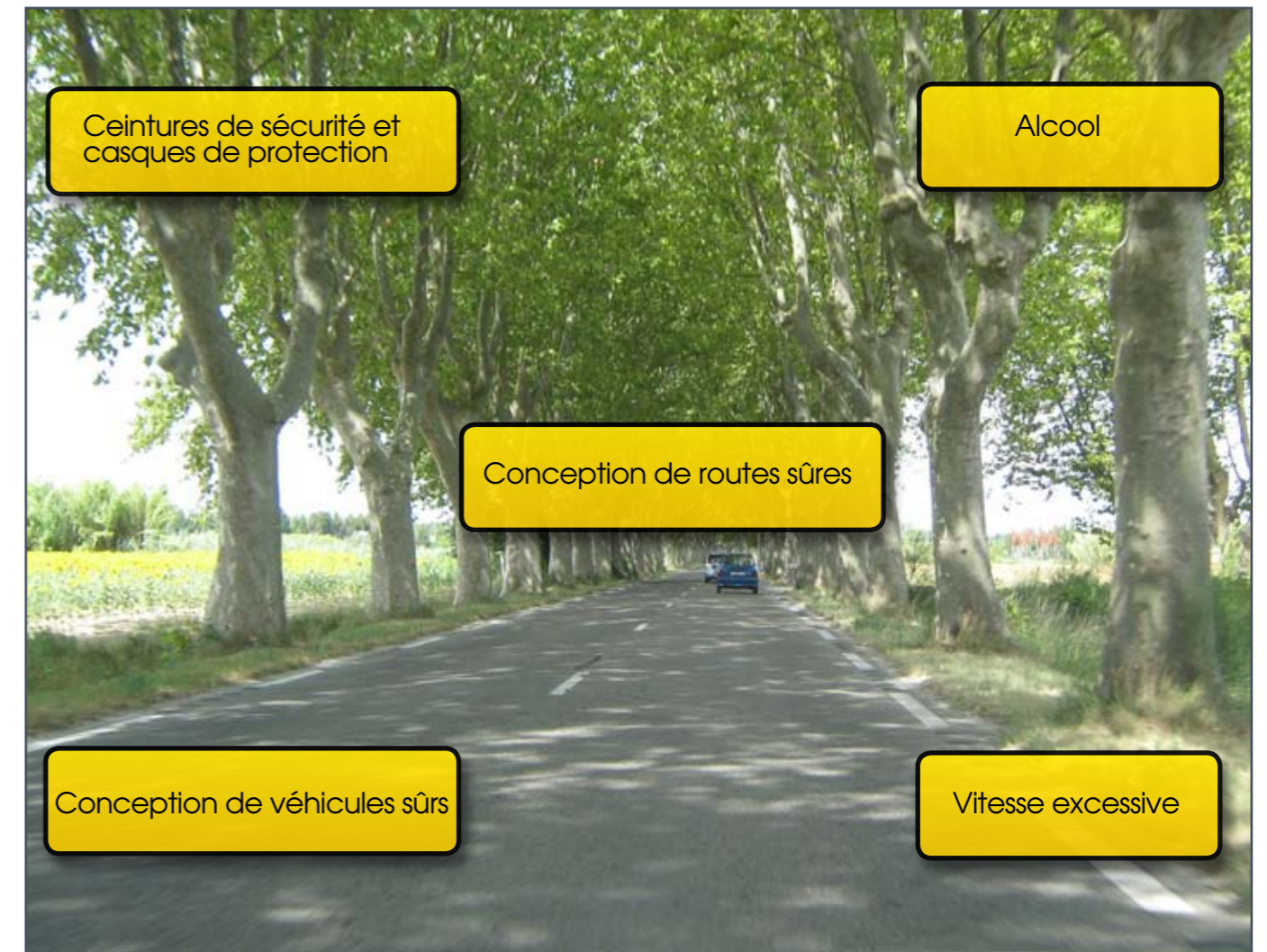
ACCIDENTS MORTELS

Le risque de décès et de blessure grave varie grandement sur les routes d'Europe. Les risques les plus bas sont observés dans les pays ayant été les premiers à informer et à mettre en place des mesures systématiques et efficaces quant au port de la ceinture de sécurité et à la conduite en état d'ivresse, et qui ont été à l'origine du système de permis à points. Ces dix dernières années, la France a fait de grand progrès dans la réduction du nombre de décès et de blessures sur ses routes.



Les « domaines d'actions »

LES 5 DOMAINES CLES SUR LESQUELS IL FAUT AGIR AFIN DE REDUIRE LES DECES DUS A DES ACCIDENTS DE LA ROUTE SONT BIEN CONNUS

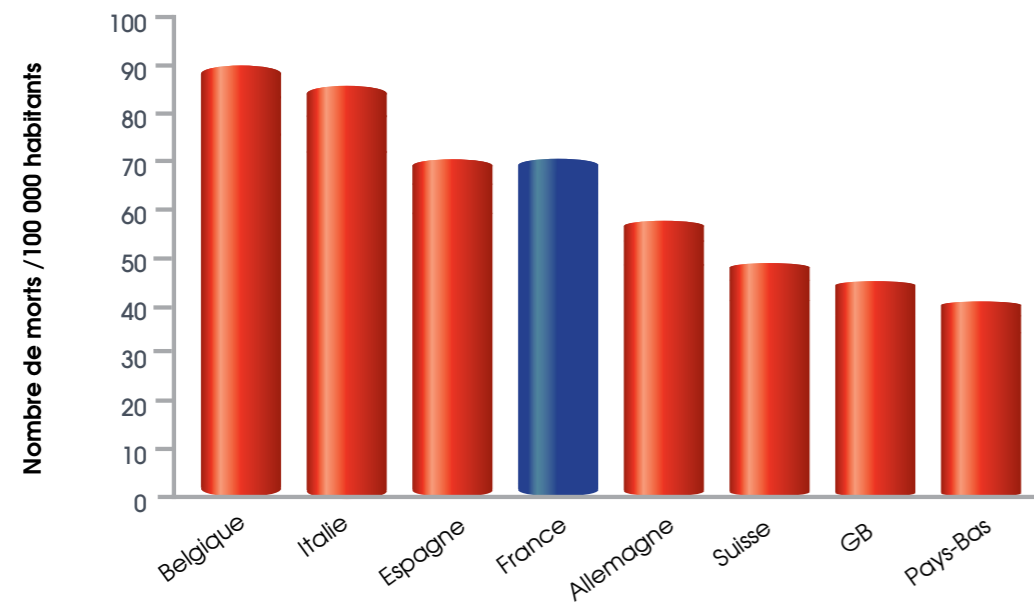


La France par rapport à ses voisins

PRESENTATION

Lorsqu'il a lancé sa campagne contre la violence routière en 2002, le Président Jacques Chirac a comparé le taux de mortalité de la France à celui des pays plus performants, comme la Grande-Bretagne. Le diagramme qui suit compare les derniers chiffres disponibles sur le taux de mortalité en France à ceux de ses voisins.

Malgré les progrès accomplis, le taux de mortalité par personne sur les routes françaises était, en 2008, deux fois plus important que celui de la Grande-Bretagne ou des Pays-Bas. Les taux de risque sur les routes françaises sont comparables à ceux que connaissent la Grande-Bretagne et les Pays-Bas il y a plus de 15 ans. Le taux de mortalité français est actuellement plus bas que celui de la Belgique et de l'Italie.

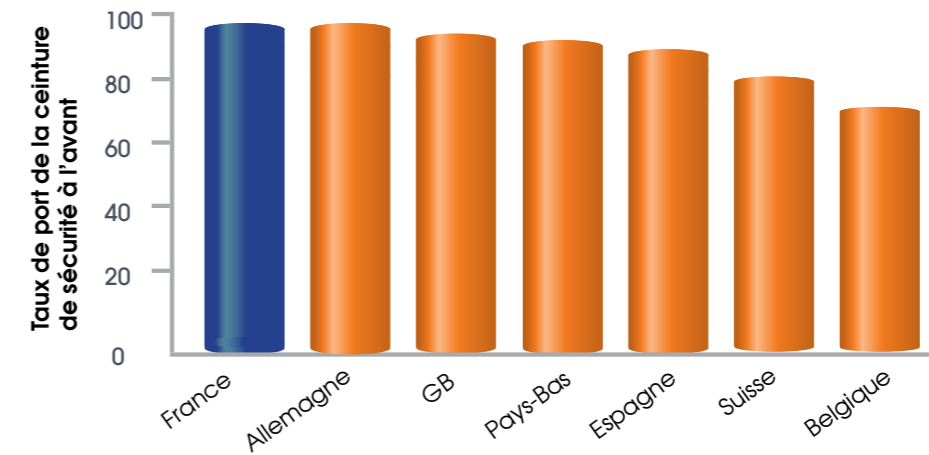


Mortalité par habitant dus à des accidents de la route en 2008 en France et dans les pays voisins
Chiffres concernant les décès provenant de l'IRTAD, 2008, chiffres concernant la population provenant du CIA World factbook (CIA, 2008), chiffres espagnols concernant les accidents mortels (DGT 2008) et la population (INE, 2008) fournis par le RACC



CEINTURE DE SECURITE

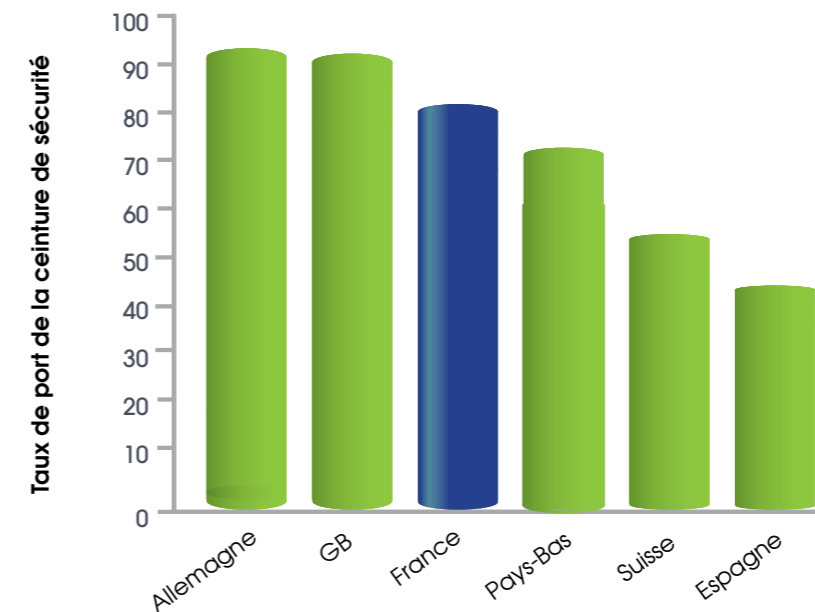
Le port de la ceinture de sécurité est un élément déterminant dans les décès routiers. Il y a tout juste 10 ans, le taux de port de la ceinture de sécurité à l'avant en France était inférieur à celui de ses voisins les plus performants. Aujourd'hui, la France est dans les meilleurs élèves à ce niveau. En effet, le taux est passé à 97 %.



Taux de port de la ceinture de sécurité à l'avant en France et dans les pays voisins - 2006

(Données belges datant de 2005; les taux pour l'Espagne/la Suisse ne concernent que le conducteur, données suisses de 2003; impossibilité de comparer les données pour l'Italie) SOURCE : (OCDE/IRTAD, 2008)

Cependant, bien que la ceinture de sécurité soit relativement souvent portée à l'avant en France, c'est moins le cas à l'arrière (bien que le taux augmente dans le temps). Le taux français, qui est de 82 %, est à 10 points de celui de l'Allemagne.



Taux de port de la ceinture de sécurité à l'arrière en France et dans les pays voisins - 2006

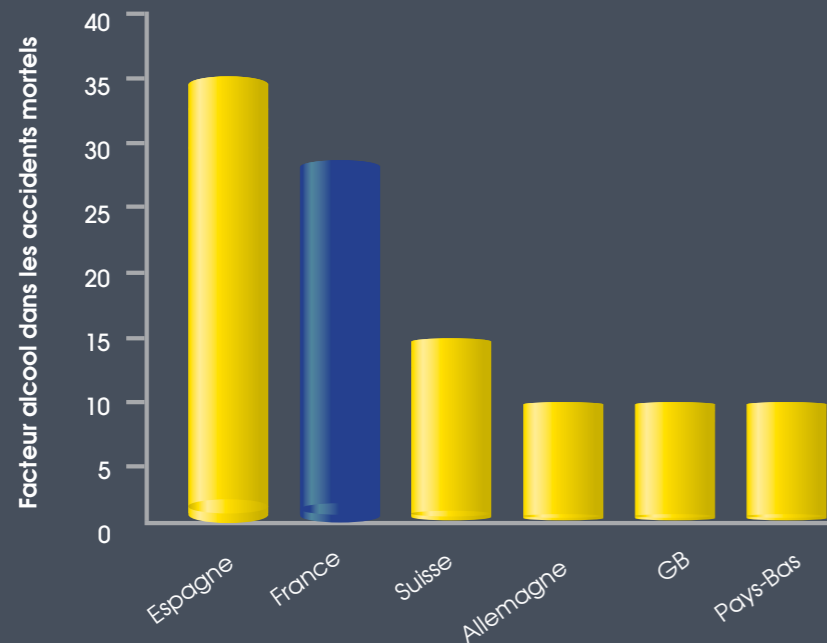
(Impossibilité de comparer les chiffres pour la Belgique et l'Italie ; données espagnoles et suisses datant de 2003) (OCDE/IRTAD, 2008)



ALCOOL

En France, la limite légale du taux d'alcoolémie pour les conducteurs de voitures de tourisme est de 0,5 g par litre de sang. Dans 80 % des accidents mortels dans lesquels l'alcool est impliqué, le taux d'alcoolémie des conducteurs était deux fois au dessus de cette limite (Conseil Européen de la Sécurité des Transports, 2009). L'étude européenne montre que généralement, les conducteurs en état d'ivresse sont beaucoup plus susceptibles de faire des excès de vitesse et de ne pas porter leur ceinture de sécurité. Par exemple, en Suède, les conducteurs ivres sont responsables de la moitié des infractions les plus importantes.

La France et l'Espagne ont un taux de conduite en état d'ivresse plus de 2,5 fois supérieur à ceux de la Suisse, de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne.



L'alcool, facteur dans les accidents mortels, en France et dans les pays voisins

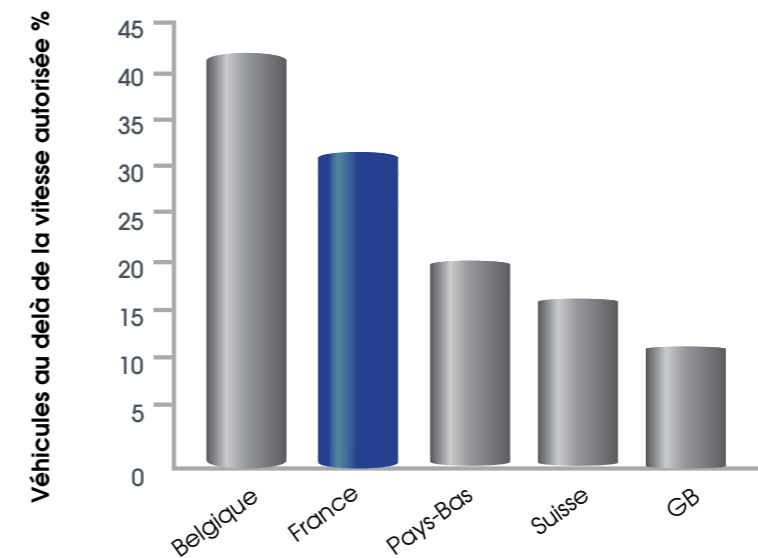
(Données espagnoles de 2003, données néerlandaises de 2009, impossibilité de comparer les données pour la Belgique, données indisponibles pour l'Italie) (OCDE/IRTAD, 2008)

VITESSE EXCESSIVE

Les témoignages des automobilistes étrangers sont confirmés par les sondages. La vitesse moyenne des français a diminué suite à l'introduction de politiques imposant des limitations de vitesse. La vitesse moyenne des automobilistes sur les grandes routes de France a diminué de plus de 8 km/h entre 2002 et 2006, pour atteindre 82 km/h. (Sécurité routière, 2007)

Les efforts d'amélioration de la sécurité sur les routes en France se sont principalement concentrés sur l'application d'une nouvelle politique de « tolérance zéro » envers les excès de vitesse. L'ancien système dans lequel les amnisties locales étaient chose commune a été remplacé. Aujourd'hui, un système de radars automatiques envoie les informations concernant les contrevenants au Centre de Constatation des Infractions Routières. Ce système est composé d'environ 1 700 radars fixes, soit 2,5 radars pour 100 000 habitants. En comparaison, ce chiffre est de 10 radars pour 100 000 habitants au Royaume-Uni, 8 pour les Pays-Bas et 1,5 en Belgique.

Mais ces limitations ne sont pas respectées par tous les automobilistes français. 14 % d'entre eux dépassent la vitesse autorisée de plus de 10 km/h (Sécurité routière, 2007). En Grande-Bretagne, la limitation de vitesse pour les routes à une voie, 60 miles par heure (97 km/h), est plus élevée que celle que la plupart des automobilistes adoptent : seuls 2 % la dépassent. (Ministère des Transports britannique, 2008)



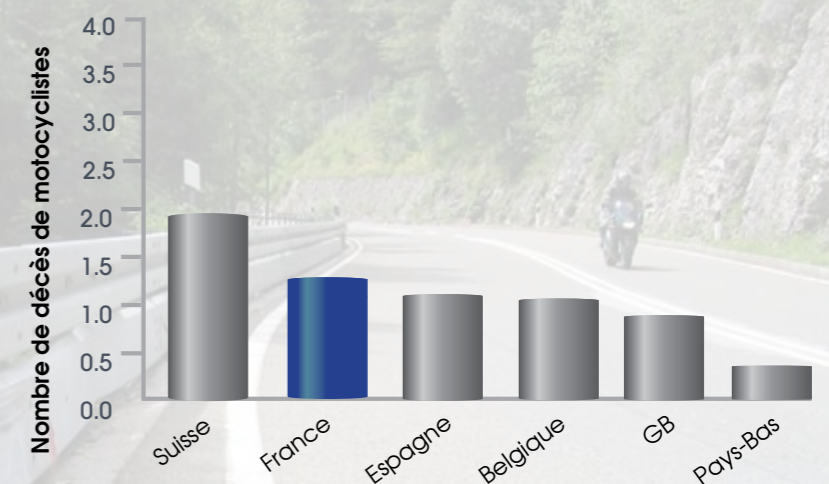
Véhicules dépassant la limitation de vitesse sur les chaussées rurales à une voie – 2006

(Données belges de 2005, données néerlandaises de 2009, données indisponibles pour l'Espagne, l'Italie et l'Allemagne) (OCDE/IRTAD, 2008)

MOTOCYCLISTES

Comme partout ailleurs en Europe, la France voit son nombre de motocyclistes croître. En Europe méridionale, les petites cylindrées à prix abordable deviennent de plus en plus populaires. En Europe du Nord, l'achat de grosses cylindrées devient fréquent, et pas uniquement chez les hommes d'âge moyen. En Europe, les décès en moto représentent désormais 1 décès sur 6, et 22 % de tous les décès en France.

Le rapport « Barriers to Change » d'Eurorap recommandait la pratique française, qui consiste à nommer à la Sécurité Routière un « Monsieur Moto » dans chaque département français, afin d'examiner la sécurité des infrastructures routières avec les yeux d'un conducteur de deux-roues.



Toutes les statistiques concernant les décès et blessures routiers proviennent de CARE, 2008. Les chiffres par habitant viennent d'Eurostat et font référence aux chiffres de 2008 pour correspondre aux informations concernant les accidents de la route.

Le touriste en voiture

La France est le pays le plus prisé par les Néerlandais et les Belges pour leurs vacances. Pour les britanniques, le pays est la seconde destination la plus populaire après l'Espagne, mais la plus populaire pour une visite en voiture. La France a beaucoup à offrir : tourisme culturel, vacances à la plage et ski en hiver, sans oublier sa fameuse gastronomie. Il n'est pas étonnant que 90 % des français passent leurs vacances en France.

L'amour des Néerlandais pour la France est indéniable. Chaque année, plus de 3 des 16 millions de Néerlandais visitent la France. Plus de 2,5 millions d'entre eux y viennent en voiture, ou traversent le pays pour aller en Espagne.

Désormais, l'achat de maisons dans les zones touristiques populaires de France n'est plus réservé aux plus aisés. La richesse croissante de l'Union Européenne signifie que plus de familles moyennes peuvent se permettre d'acheter une maison au soleil, ou au moins équilibrer leur budget en la louant lorsqu'ils n'y séjournent pas. Les Britanniques ont des émissions télévisées appréciées dédiées à ce sujet et de nombreux européens du Nord choisissent de passer leur retraite en France pour profiter de la météo, du rythme et du mode de vie rural français.

Un nombre croissant de voyages à l'étranger signifie une plus grande exposition aux risques routiers. Par exemple, les Pays-Bas possèdent les routes les plus sûres au monde, et lors de leurs vacances en France, les Néerlandais font face à un risque d'accidents routiers plus élevé que chez eux. Plus de 10 % des accidents impliquant des Néerlandais se produisent en dehors des Pays-Bas. Les études d'ANWB aux Pays-Bas montrent que ses membres veulent en savoir plus sur les risques qu'ils rencontrent sur les routes françaises, et savoir ce qu'ils doivent éviter ou surveiller.

La plupart des Belges déclarent que les routes françaises sont de meilleure qualité que les routes belges. Néanmoins, deux tiers des appels internationaux vers la Belgique pour une assistance technique et médicale reçus par le Touring Club viennent de France,

et en été, 13 % des appels concernent des accidents de la route.

Lorsque l'on conduit à l'étranger, les risques routiers découlent de plusieurs facteurs:

• Comportements dangereux

La courtoisie et l'attention des autres automobilistes varient. La fréquence des comportements imprudents de la part des conducteurs locaux et d'autres pays peut être très différente de celle du pays d'origine. Par exemple, des dépassements risqués réalisés par les autres automobilistes peuvent avoir des conséquences mortelles.

• Fatigue

Les longs trajets peuvent entraîner une surfatigue. Des ralentissements sur la route, la non-préparation de l'itinéraire et des délais trop courts peuvent amener les conducteurs à poursuivre leur route et à prendre des risques. Une étude néerlandaise indique que la fréquence des accidents est plus grande sur un rayon d'environ 800 km à partir du point de départ.

• « Folie » des vacances

Certaines personnes sont tentées d'adopter en vacances un comportement qu'elles n'adopteraient jamais chez elles. Par exemple, ne pas porter leur ceinture de sécurité, conduire en état d'ivresse ou faire des excès de vitesse.

• Routes non familières

Les aménagements des routes diffèrent en Europe, et les marquages et règles routières locales peuvent parfois ne pas être connus. Les Britanniques doivent même conduire de l'autre côté de la route, ce qui entraîne certains dangers au démarrage, lors des dépassements ou aux carrefours.

• Sécurité des véhicules

Si vous conduisez votre propre voiture ou si vous en louez une, les modèles les plus récents auront une bonne note EuroNCAP. Si vous avez acheté ou emprunté une vieille voiture pour les vacances, elle ne sera pas équipée de zones déformables, d'airbags, de l'ABS, du contrôle de stabilité électronique ni d'autres éléments permettant de sauver des vies.

• Infrastructures de sécurité peu développées

En cas de problème, les normes de protection des infrastructures routières telles que les barrières de sécurité ou les refuges pour des virages sécurisés peuvent sauver des vies.

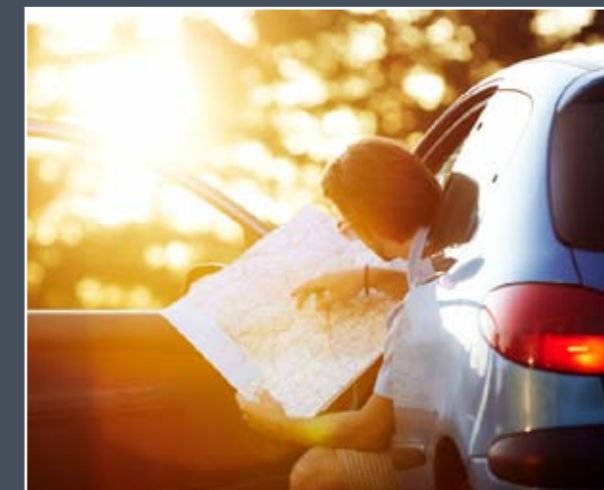


« Parfois, les touristes peuvent être atteint d'une « folie » des vacances et faire des choses qu'ils n'auraient jamais faites chez eux, comme conduire après avoir bu ou à une vitesse imprudente. »
ANWB AlarmCentrale



« Tout le monde comprend le rôle des services d'urgence. Notre contribution peut signifier travailler pendant des semaines avec une famille bouleversée, car nous traitons tous les problèmes liés à l'accident s'étant produit loin du pays d'origine »
Touring Club de Belgique (TCB)

« Les automobilistes doivent se reposer avant et pendant le voyage. Ce n'est qu'à cette condition qu'ils pourront être assez vigilants pour conduire sur des routes inconnues. »
ANWB AlarmCentrale



L'histoire de deux familles

Une famille belge

« Rose, Patrick et leur fille avaient préparé tout ce dont ils avaient besoin pour leurs vacances annuelles, dont leur chien. Ils ont fait un voyage long mais sans histoires de la Belgique vers le sud de la France. Quelques jours après leur arrivée, ils ont commencé à se détendre. Un soir, la famille est sortie se promener en voiture. Il faisait nuit noire lorsque, sorti de nulle part, un petit véhicule surgit devant eux à un croisement. Leurs vacances furent gâchées en quelques secondes.

Rose fit un écart et pila. Ce geste a certainement sauvé la vie du jeune homme qui conduisait le quad qui avait surgi devant elle. Mais elle est sortie de la route et est entrée dans un arbre. Après l'impact, il y eut un moment de silence avant que tout le monde demande comment allaient les autres. Patrick et sa fille étaient choqués mais n'étaient pas blessés. Rose

ressentait une grande douleur si elle essayait de bouger sa jambe. La voiture était démolie.

La voiture n'avait pas d'airbags au niveau des genoux, et la jambe de Rose était fracturée. Le jeune homme qui conduisait le quad portait un casque et était très secoué. Assis, ahuri après l'accident, il a seulement dit qu'une clôture de jardin l'avait empêché de voir la route dans le noir.

Le Touring Club a organisé le rapatriement de Rose en ambulance avec sa fille. Il a ensuite organisé le retour de Patrick et du chien en train, après avoir trouvé un vétérinaire à Marseille pouvant lui remettre une muselière, obligatoire dans les trains français pour les chiens de plus de 5 kg. La famille s'est retrouvée en Belgique : les vacances étaient gâchées, mais, fort heureusement, pas leurs vies. »

Une famille néerlandaise

« C'était le premier jour des vacances de la famille Regoor en France. Gerard, Gerry et leurs enfants Annemiek et Maarten quittaient les Pays-Bas tôt le matin dans leur voiture, avec leur caravane. Vers 17h30, ils arrivent à la périphérie de Poitiers, où ils choisissent de suivre en partie une route verte, où l'on trouve plus de campings. Ils tournent sur une route très étroite, sur laquelle il est très difficile de voir au loin. Sur la droite se trouvait un talus raide.

Il n'était pas interdit de dépasser et soudain une voiture faisant un dépassement apparut, se dirigeant vers eux, de leur côté de la route. Gerard Regoor a désespérément essayé d'éviter la voiture, mais n'a eu aucun choix.

La collision fut épouvantable. Le principal impact fut au niveau du conducteur. Le poids de la caravane a ajouté à la gravité de l'impact. Le conducteur

de l'autre voiture n'a pas survécu à la collision. Gerard fut grièvement blessé et emmené à l'hôpital. Heureusement, Gerry et les enfants n'étaient que légèrement blessés.

La voiture de la famille Regoor datait de 2008 et était équipée de zones déformables et de plusieurs airbags. L'autre voiture avait été construite en 1991 et possédait moins d'équipements de protection.

Gerard fut hospitalisé en France et se remit bien. La barrière linguistique fut la plus grande difficulté. L'ANWB s'est particulièrement assuré que Gerard comprenait la médication prescrite. Pendant que Gerard était à l'hôpital, l'hébergement et le rapatriement de la famille vers les Pays-Bas fut organisé.

La famille a survécu à l'accident, mais n'oubliera jamais qu'une personne est décédée. »

Conception de routes sûres

En Europe, la plupart des décès dus à des accidents de la route se produisent à l'extérieur des villes. La majorité d'entre eux se produit sur des routes nationales ou départementales fréquentées. Un peu moins d'un quart des décès routiers en Europe concerne l'un des quatre types d'accidents suivants :

- Sorties de route. Véhicules quittant la route et heurtant des objets sur le côté, tels que des arbres.
- Collisions frontales.
- Carrefours. Impacts latéraux particulièrement violents sur les routes rurales.
- Piétons et cyclistes. Souvent renversés dans ou près des villages.

En règle générale, un kilomètre ordinaire de route principale connaîtra une demi-douzaine de décès et de blessures graves en dix ans. Sur certains tronçons, ce chiffre est multiplié par dix.

Les ingénieurs de la sécurité ont par le passé principalement agi de façon réactive et examiné les comptes-rendus d'accidents récents afin de déterminer les programmes de sécurité à mettre en place. Les « points noirs » évidents ayant été éliminés, les données concernant les accidents sont devenues de moins en moins fiables.

Dans les pays les plus performants, la plupart des décès ne se produisent pas au niveau de ces « points noirs », mais sur des sites où les risques sont connus pour être élevés. Aujourd'hui, les ingénieurs de la sécurité sont proactifs et s'efforcent systématiquement d'éliminer les risques élevés des routes très fréquentées en concevant des routes sûres, connues pour épargner des vies.



DES BAS-CÔTÉS SÛRS

L'une des principales causes de décès sur la route sont les véhicules sortant de la route et heurtant des objets tels que des arbres, ou dévalant des pentes raides. En France, environ 500 personnes meurent tous les ans après avoir heurté un arbre. Les touristes en France voient fréquemment des fleurs, des lieux de pèlerinage et des panneaux sur les bas-côtés, signes de ces tragédies individuelles.

Des bas-côtés sûrs comportent des espaces appropriés afin que les automobilistes puissent se remettre lorsqu'ils ne sont pas blessés (mais sont secoués) suite à une action d'évitement ou une erreur. Si un danger (arbre, pylône, talus raide) se trouve près du bas-côté et ne peut être éliminé, une barrière de sécurité devra être installée. Même les nouvelles voitures ne sont pas testées pour protéger les occupants des impacts latéraux sur des pylônes et des arbres situés des bas-côtés à une vitesse supérieure à 29 km/h.

En Suède, 75 % des bas-côtés seront transformés pour atteindre l'équivalent de la norme de protection minimale 3 étoiles d'EuroRAP d'ici 2020, la totalité devant être terminée d'ici 2025. Le Ministère néerlandais a annoncé la mise en place de la norme 3 étoiles d'EuroRAP au minimum pour les routes nationales néerlandaises d'ici 2020.



Dans les zones de beauté naturelle remarquable, les barrières de sécurité devront être en harmonie avec le paysage. Les ingénieurs de la sécurité français ont réussi cela sur plusieurs kilomètres de routes de Provence.

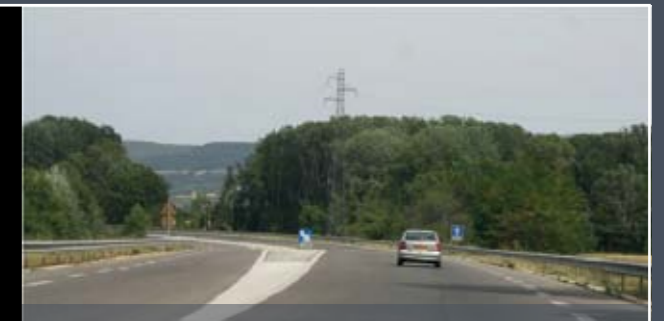


DES ZONES DE DEPASSEMENT SÛRES

Il n'est pas financièrement ou environnementalement possible de mettre en place des chaussées à doubles voies partout. Cependant, avec une limitation de vitesse de 90 km/h, les vitesses d'approche des véhicules roulant sur des chaussées à deux fois une voie sont fréquemment mortelles (180 km/h). Une fine bande de peinture n'apporte aucune protection si la manœuvre de dépassement est mal calculée ou qu'un véhicule essayant d'en éviter un autre fait un écart vers les autres voitures.

Les grandes routes fréquentées doivent régulièrement comporter des tronçons à deux voies, permettant de doubler sans problème. Plus la route est fréquentée, plus ces créniaux doivent être nombreux. Plus le trafic comporte des poids lourds et est mixte, plus le besoin en créniaux de dépassement sécurisé est important. Les automobilistes aiment qu'on leur annonce où se trouve la prochaine section de dépassement sécurisé.

Un nouveau type de route mis au point en Suède est à l'essai dans plusieurs pays européens et obtient de meilleurs résultats de sécurité que les autoroutes. Cette route à chaussée unique a des flux opposés séparés par une barrière de sécurité. Elle comporte des créniaux de dépassement réguliers. Le système de routes principales suédois est en train d'être adapté à cette nouvelle norme.



La présence de fréquents créniaux de dépassement sécurisé est un élément essentiel de ce type de route sécurisée. Une petite section de dépassement de ce genre a récemment été créée en Provence.

DES CARREFOURS SÛRS

Les accidents à des carrefours comprenant plusieurs accès représentent environ un quart des décès routiers européens.

La plupart des véhicules subissent des crashs tests pour résister à des impacts latéraux à seulement 50 km/h. Ils sont testés pour résister à une vitesse supérieure (64 km/h) pour les impacts « de décalage en choc frontal ».

Les carrefours sur les routes à grande vitesse, sont généralement dénivelés, avec des voies d'accélération et de décélération et, s'ils sont correctement aménagés, sont sûrs. Des refuges pour virages marqués à gauche sont essentiels pour la sécurité des routes principales très fréquentées. Les aménagements et marquages des carrefours français utilisés sur de nouvelles routes ou des routes réhabilitées sont bien respectés par les ingénieurs de la sécurité.

La France avait mis en place un programme important qui a permis de remplacer environ 1000 carrefours à priorité par de petits ronds-points tous les ans. Ce programme, appliqué à plus de 20 000 sites à ce jour, a considérablement réduit le risque de décès et de blessures dus à de violents impacts latéraux.



Des ronds-points bien conçus sauvent des vies en ralentissant les véhicules et en les faisant tourner. Ainsi tout impact se transforme en collision oblique entre deux véhicules se déplaçant généralement dans la même direction, et peut être absorbé en sécurité si les passagers portent leurs ceintures de sécurité.

DES VEHICULES SÛRS

Dans les années 1990, les Automobile et Touring clubs et les grands organismes chargés de la sécurité routière ont défini des crashs tests indépendants pour les nouvelles voitures vendues partout en Europe. La notation EuroNCAP sous forme d'étoiles a rendu les performances de sécurité transparentes pour les voitures offertes à la vente. La plupart d'entre elles n'obtenaient que deux étoiles. Le virage en matière de performances de sécurité des nouvelles voitures en Europe s'est opéré lorsque les fabricants français ont arrêté, à la fin des années 1990, de résister aux tests EuroNCAP et se sont mis à concevoir des voitures toujours plus sûres. Aujourd'hui, la plupart des nouvelles voitures du marché obtiennent 4 ou 5 étoiles.



Notre mode d'inspection des routes touristiques françaises

INSPECTIONS DES ROUTES

A l'aide de véhicules spécialement équipés, de logiciels et d'analystes professionnels, EuroRAP a réalisé des inspections détaillées des routes, s'intéressant à plus de 30 caractéristiques différentes connues pour influencer la probabilité de survenance d'un accident et sa gravité. Parmi celles-ci, on peut citer le type d'intersection, la qualité et les marquages des routes, les dangers des bas-côtés, les chemins piétons et les pistes cyclables.

NOTATION SOUS FORME D'ETOILES

Les notations sous forme d'étoiles se basent sur les données provenant de l'inspection de la route et constituent une mesure simple et objective du niveau de sécurité « intégrée » à la route pour les passagers des voitures, les motocyclistes, les cyclistes et les piétons. Les routes 5 étoiles sont les plus sûres, alors que celles 1 étoile sont les moins sécurisées.

Dans cette étude, nous nous sommes focalisés sur la sécurité des occupants du véhicule sur les routes locales, qui regroupent deux tiers des décès routiers en France. (Sécurité routière, 2008)

LE VEHICULE D'INSPECTION

Le véhicule de l'étude nous a permis de prendre des images vidéo d'une route (une fois tous les dix mètres), à l'aide d'un ensemble de caméras alignées afin de prendre des images panoramiques de la route (devant, côtés gauche et droit). La principale vue vers l'avant était calibrée afin de permettre la prise de mesures telles que la largeur de la voie, de la bande d'arrêt d'urgence, ainsi que la distance par rapport aux éléments dangereux du bas-côté. Les véhicules d'inspection peuvent rouler à une vitesse presque normale tout en collectant ces informations.

Suite à l'inspection vidéo, chacune des caractéristiques de conception a été mesurée et notée selon les protocoles RAP. Une équipe de notation a réalisé des inspections, en réalisant une conduite virtuelle sur le réseau routier, en regardant les images vidéo prises tous les 100 m.

Les évaluateurs ont utilisé des logiciels spécialisés afin de mesurer précisément certains éléments tels que la largeur des voies, des bandes d'arrêt d'urgence et la distance séparant le bord de la route et les éléments dangereux fixes (arbres, pylônes, etc.).

L'échelle de notes allant jusqu'à 5 étoiles, il est rare d'atteindre la note maximale. Une marge a été laissée sur l'échelle afin de l'adapter aux futures avancées des systèmes de sécurité électronique des autoroutes.



TROIS TYPES DE ROUTES TOURISTIQUES

Environ 4 300 km de route ont été examinés, pour trois types de routes différents. L'étude cherchait à représenter tous les types de routes touristiques françaises, des routes de montagne à virages serrés aux autoroutes à vitesse élevée.

EN ROUTE POUR LE SOLEIL ! 1 362 KM

Les inspecteurs ont emprunté la route la plus rapide vers le soleil communément utilisée par les touristes belges, néerlandais et britanniques. Ils ont inspecté l'autoroute reliant Bruxelles à Metz, puis ont emprunté l'A31 jusqu'à Lyon, l'A7 vers Orange, l'A9 vers Perpignan et ont enfin pris la direction de la frontière, vers Barcelone.



MES VACANCES TOURISTIQUES 1 548 KM

Les inspecteurs ont emprunté l'itinéraire que prennent ceux aimant profiter des plaisirs touristiques régionaux de France. Depuis Bruxelles, la route part vers Paris et Orléans et la région des châteaux par Blois. A partir de Blois, l'itinéraire part vers Poitiers et la Dordogne, zone appréciée, en passant par Brantôme, Périgueux et Bergerac, avant de rejoindre Marmande et Biarritz au sud-ouest. Il finit par passer de l'Océan Atlantique à la Mer Méditerranée vers Perpignan, en voyageant brièvement sur l'A64, jusqu'à ce qu'il rejoigne la départementale D117. Les inspecteurs ont évalué l'itinéraire du sud vers le nord.



MON SEJOUR EN PROVENCE 1 406 KM

De nombreux touristes désirant visiter la zone où ils séjournent sont surpris du nombre de kilomètres qu'ils parcourent pendant leurs vacances. Qu'ils se rendent en Provence avec leur voiture, en train, en avion ou avec une voiture de location, le tourisme local est un élément clé de leurs vacances.

Les inspecteurs ont examiné les trajets suggérés par les guides touristiques les plus populaires. Ils ont réalisé le circuit pittoresque du Lubéron, avec ses villages perchés en montagne. Ils ont voyagé sur les côtes de Camargue, avec sa vie sauvage et les collines qui s'y trouvent et emprunté les routes entre Orange, Nîmes, Marseille et Aix. Ils ont pris les routes les amenant aux rivières et aux gorges, aux constructions romaines et aux marchés hauts en couleurs.



L'IMPORTANCE DES LIMITATIONS DE VITESSE

Comme les crash-tests EuroNCAP pour les nouvelles voitures, EuroRAP note la sécurité des routes sur la base des blessures qu'une personne peut endurer. Les vitesses utilisées pendant le test sont primordiales. Dans les évaluations présentées dans le présent rapport, les vitesses utilisées pendant le test sont les limites légales autorisées.

Dans certains pays, les lois relatives à la circulation routière sont considérées avec désinvolture et les vitesses réelles peuvent être très différentes des limitations imposées. Cependant, en France, les limitations de vitesse sont désormais largement appliquées. Cela signifie qu'un tronçon de route où les autorités reconnaissent les dangers et imposent par exemple une limitation de vitesse de 60 km/h obtiendra plus d'étoiles qu'un même tronçon où rien n'est limité alors que les routes se ressemblent.

Les notes de sécurité d'EuroRAP alimentent un débat croissant, souvent énergique, quant aux routes à risques élevés d'Europe : mis à part sur les tronçons courts, les communes rurales souhaitent généralement une augmentation des normes de sécurité plutôt que des limitations de vitesse faibles sur de longues distances.



Résultats des évaluations

EN ROUTE POUR LE SOLEIL !

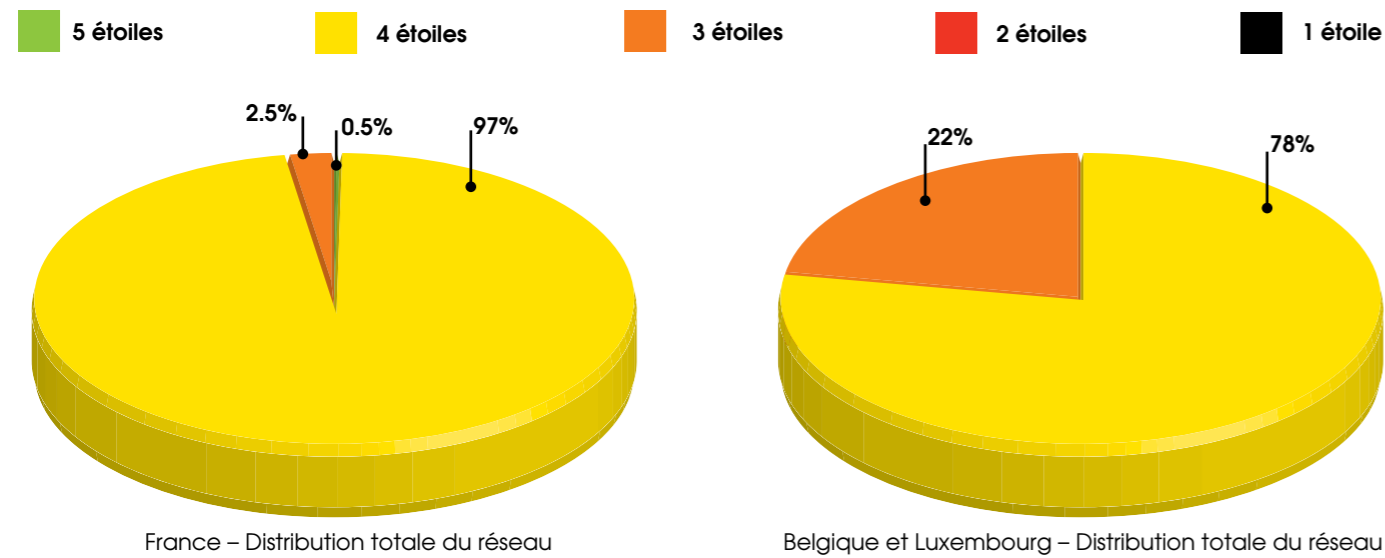
Cet itinéraire faisait 1 362 km, uniquement sur autoroute. Les résultats pour les autoroutes françaises sont impressionnants. Comme le montre le graphique ci-dessous, presque la totalité des routes françaises de l'itinéraire « En route pour le soleil ! » ont reçu 4 étoiles lors des examens de sections de 3 km successifs.

Il y a bien entendu des failles locales dans la protection mise en place lorsque l'autoroute est examinée par tronçons de 100 m. Mais celles-ci ne sont pas assez nombreuses pour affecter la note globale.

A l'inverse des autres pays, nous n'avons pas examiné la totalité du réseau d'autoroutes françaises. Toutefois, si les résultats pour les tronçons que nous avons inspectés pour le présent rapport sont 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. La rareté des embranchements signifie moins de tronçons à risque, ce qui améliore les performances en matière de sécurité.

Les 237 km d'autoroutes belges et luxembourgeoises reliant Bruxelles à la frontière française ont obtenu à 75 % 4 ou 5 étoiles, et sont plus conformes aux variations observées dans les autres pays. La section plus moderne d'autoroute reliant la frontière espagnole à Barcelone était également de très bonne qualité, plus de 90 % des routes ayant obtenu 4 ou 5 étoiles, et reflète les normes de sécurité plus élevées des autoroutes espagnoles récemment construites.

EuroRAP doit encore réaliser la carte des risques en France selon ses normes internationales afin de montrer le lien entre les notes élevées de sécurité des infrastructures et les faibles taux de mortalité et de blessures graves. Les données comparatives concernant la sécurité des autoroutes françaises publiées par les agences gouvernementales de France, Grande-Bretagne et Allemagne sont trop différentes pour que l'on puisse en tirer des conclusions (les estimations varient parfois de 50 %). Cependant, le gouvernement français estime que les autoroutes accueillent environ un quart de toute la circulation française (23 %) mais seulement 6 % des décès. (Sécurité routière, 2007)



MES VACANCES TOURISTIQUES

Contrairement aux notes de sécurité élevées et constantes pour les autoroutes françaises, 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.

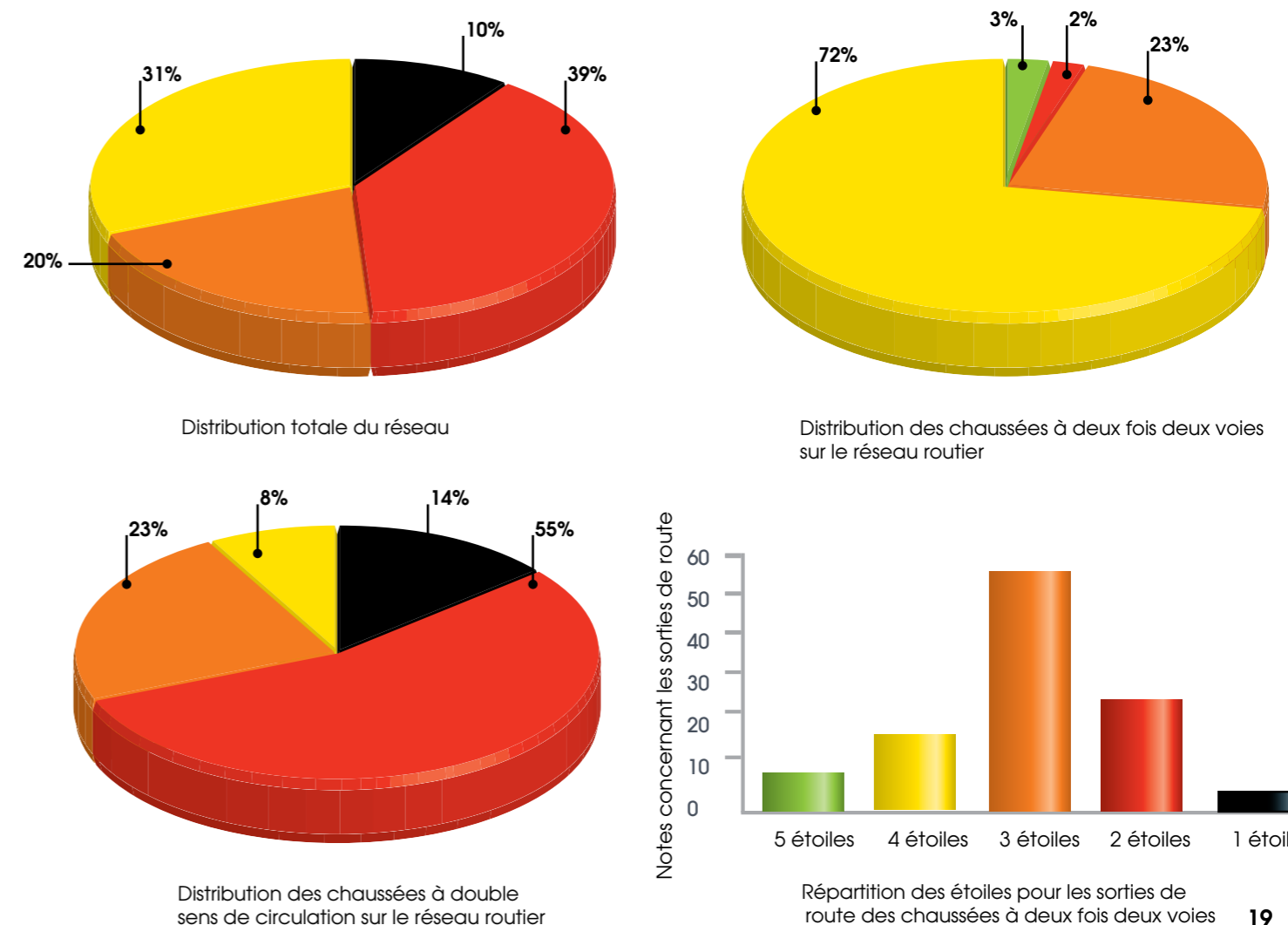
Les routes de l'itinéraire inspecté sont le plus souvent des routes à double sens de circulation (1 070 km). Celles-ci diffèrent beaucoup et il y a, à juste titre, une grande différence entre les vitesses autorisées (37 % avec des vitesses inférieures à 90 km/h, 22 % en dessous de 70 km/h). Environ 256 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 chaussées 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.

Le carte de la page qui suit indique les notes sous forme d'étoiles, par tronçons de 3 km, qu'EuroRAP a attribué pour les itinéraires « En route pour le soleil ! » et « Mes vacances touristiques ».







QUELS LIENS ENTRE LES NOTES ET LES DÉCÈS ROUTIERS ?

En règle générale, les études réalisées dans d'autres pays montrent que le taux de mortalité et de blessures graves double à chaque fois qu'une étoile est retirée. Les corrélations les plus proches découvertes concernent les types d'accidents individuels, par exemple une note faible pour les protections contre les sorties de route et un nombre de sorties de route à conséquences mortelles et graves plus important. Ces études nécessitent d'examiner un grand nombre de tronçons routiers et sont entravées car, sauf dans les études spéciales approfondies concernant des accidents réalisées en Suède, les comptes-rendus relatifs aux accidents ne fournissent aucun détail quant aux infrastructures et à l'accident de façon cohérente.

MON SEJOUR EN PROVENCE

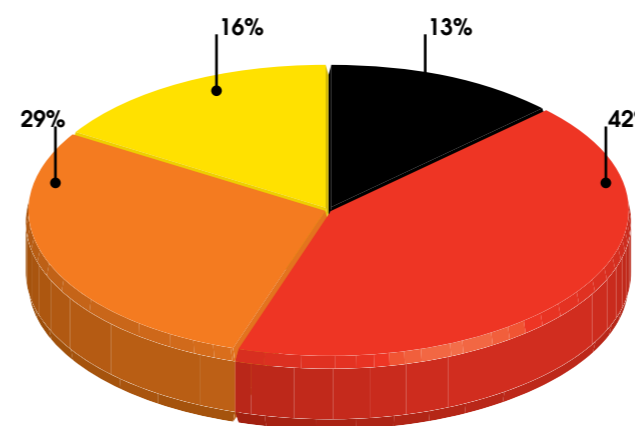
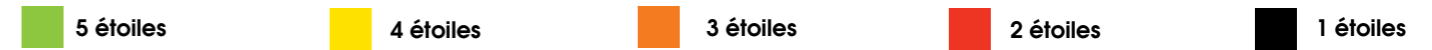
Sur les 1 406 km de routes inspectées en Provence, seuls 185 km étaient des chaussées à deux fois deux voies. Nous avons inspecté plus de 1 200 km de chaussées à deux fois une voie.

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).

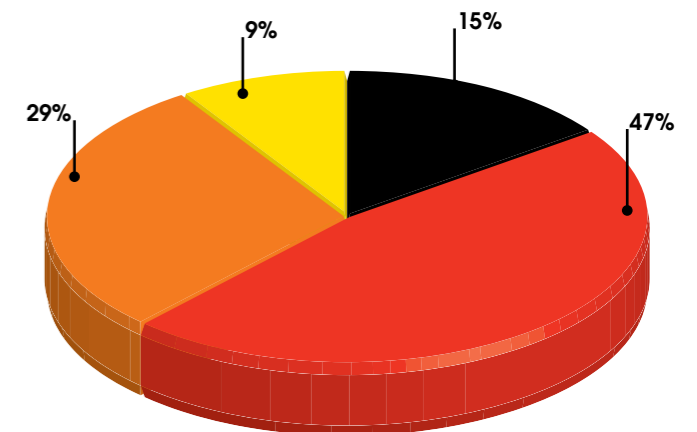
Le réseau touristique inspecté était souvent visuellement saisissant, et présentait des contraintes environnementales évidentes. Il y avait beaucoup de routes de montagne et peu de possibilités pour des dépassements sécurisés. Les résultats (voir diagrammes) montrent que le réseau présente à peu près 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 signifie 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.

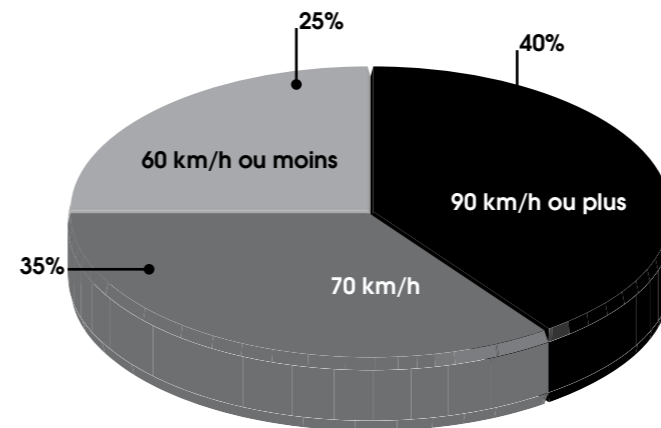
Les chaussées à double sens de circulation classiques présentent constamment un risque de collision frontale et le réseau inspecté comportait peu de protections spéciales (5 % seulement). Des barrières de sécurité sont utilisées dans toute la Provence afin d'éviter les sorties de route, parfois avec 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.



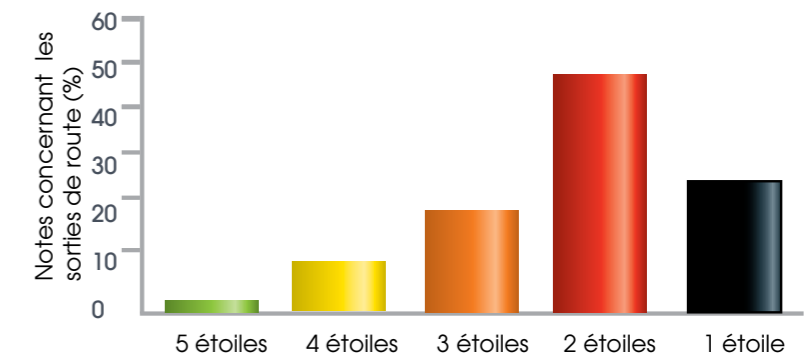
Distribution totale du réseau



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



Répartition des limitations de vitesse sur les chaussées à double sens de circulation



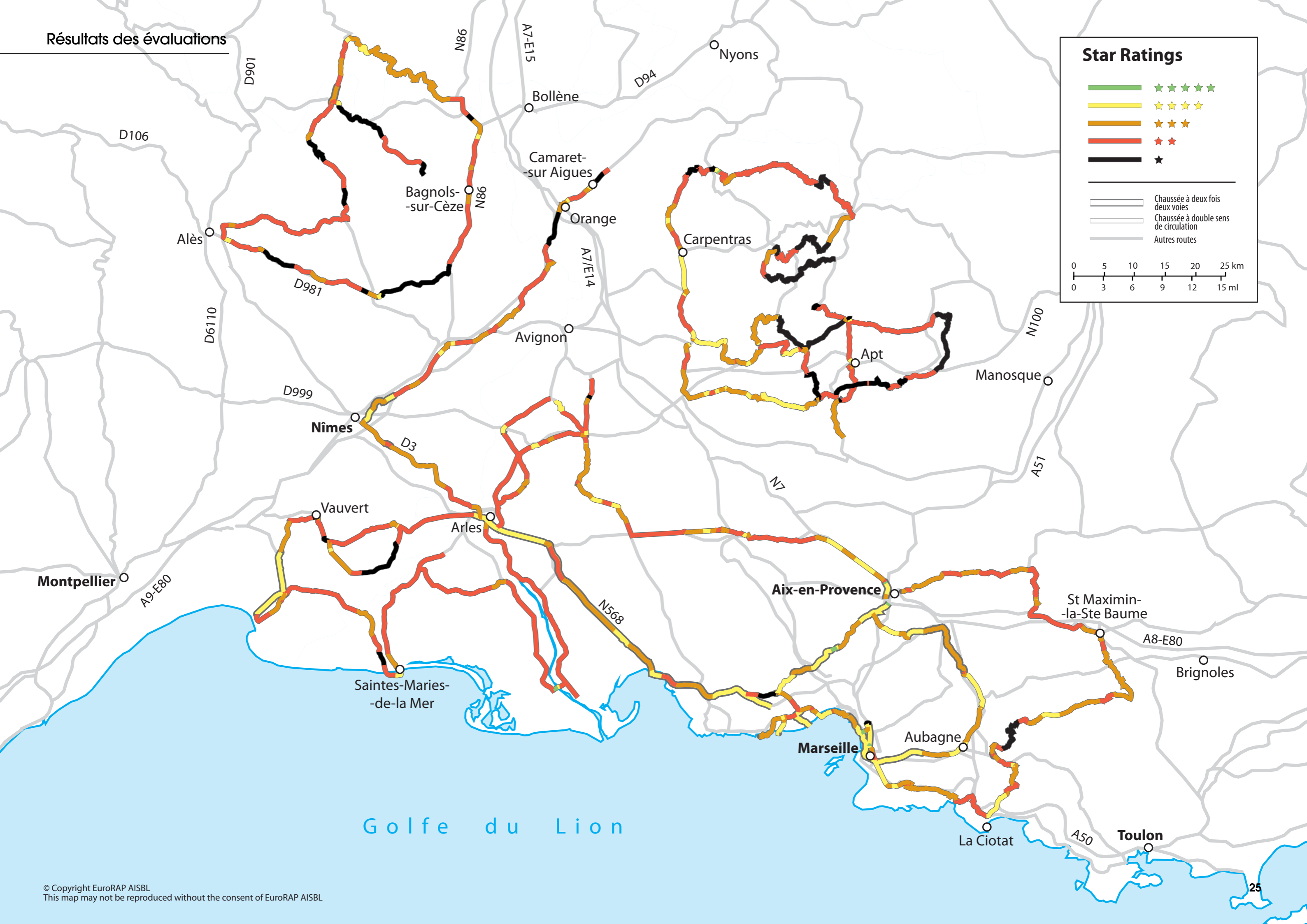
Protection contre les sorties de route sur les routes locales à double sens de circulation limitées à 90 km/h

Star Ratings

	★★★★★
	★★★★
	★★★
	★★
	★

	Chaussée à deux fois deux voies
	Chaussée à double sens de circulation
	Autres routes

0	5	10	15	20	25
0	3	6	9	12	15



Carte des risques EuroRAP

CARTE DES RISQUES EURORAP

Dans les régions pour lesquelles des données détaillées concernant les accidents sont disponibles, EuroRAP produit des cartes des risques indiquant le nombre actuel de décès et de blessures graves sur le réseau routier.

Ces cartes mentionnent le risque découlant de l'interaction entre les automobilistes, les véhicules et l'environnement routier. Ils fournissent un aperçu objectif des endroits où les personnes meurent et sont gravement blessées, où le risque d'accident est le plus élevé.

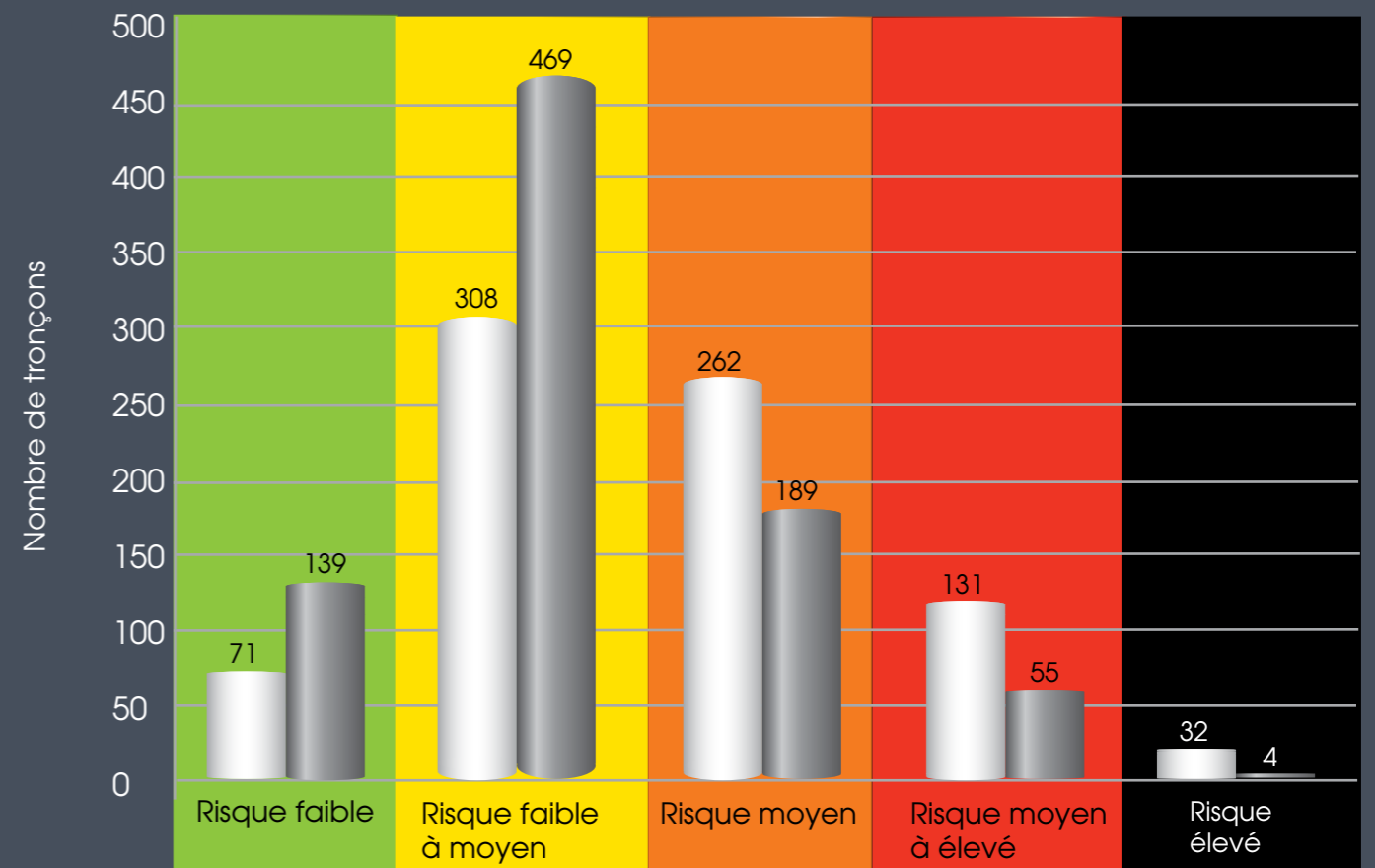


Suivi des performances

SUIVI DES PERFORMANCES

Les gouvernements et les autorités gestionnaires des routes peuvent profiter des mesures et évaluer les résultats de sécurité routière découlant de leurs investissements. Les évaluations sous forme d'étoiles et les cartes des risques fournissent des mesures objectives pouvant servir à suivre les performances de sécurité routière et à établir des politiques.

En Grande-Bretagne par exemple, les cartes des risques d'EuroRAP ont servi à montrer la réduction importante, réalisée entre 1997 et 2006, du nombre de routes principales au risque routier élevé (voir tableau ci-dessous) : le suivi des performances sera élargi dans les dix ans à venir, afin de couvrir les 10 % du réseau où 50 % des décès se produisent. Au Pays-Bas, le gouvernement s'est engagé à éliminer les routes nationales ayant reçu 1 et 2 étoiles.



Evolution de la répartition des risques sur le réseau primaire britannique 1997-99 2004-06



Conclusion

La sécurité des routes françaises est importante au niveau européen. Tout d'abord, les décès et traumatismes routiers touchent les vies des français et diminuent leur qualité et leur niveau de vie. Ensuite, le tourisme est un secteur important en France et il est nécessaire de prendre en charge les 20 millions d'européens du Nord venant tous les ans.

Ces dix dernières années, plus de 60 000 personnes sont mortes sur les routes françaises (Eurostat, 2010). Près de 300 000 personnes ont été gravement blessées et handicapées. La France perd 2 % de son PIB dans les accidents.

Le présent rapport mentionne certaines des réussites de la politique récemment mise en place en France. On notera par exemple un taux de port de la ceinture de sécurité élevé, la réduction du nombre d'excès de vitesse et l'engagement de l'industrie automobile française à construire des véhicules plus sûrs, obtenant des scores élevés aux crash-tests EuroNCAP. Le rapport indique également les dispositifs innovants de sécurité routière sur les routes nationales et départementales très fréquentées, tel que le programme de mise en place de ronds-points.

Ce rapport liste les défis auxquels la France doit toujours faire face dans la lutte contre la conduite en état d'ivresse et la réduction du nombre de décès en moto.

Avec ces premières inspections indépendantes des routes françaises, le rapport enregistre également les scores les plus élevés et les plus cohérents en Europe, même pour la sécurité des autoroutes. Si l'échantillon de routes inspectées est représentatif de toutes les autoroutes françaises, il permet d'expliquer pourquoi, malgré le fait que le quart des kilomètres parcourus se fait sur autoroutes, les décès représentent seulement 5 % du total français (Sécurité routière, 2007). Les normes de sécurité mises en place sur les autoroutes françaises sont un vrai succès.

Néanmoins, les résultats de l'inspection montrent également qu'en dehors d'un réseau autoroutier de grande qualité, et malgré de nombreux exemples d'excellents dispositifs de sécurité, les performances ne sont pas si bonnes. La majorité des décès routiers français ont lieu sur un réseau de routes nationales et départementales fréquentées. Le rapport indique qu'entre la moitié et les deux tiers des routes du réseau obtiennent moins de 3 étoiles à la notation EuroRAP.

Le défi spécifique pour la France est sa taille. Les routes fréquentées et à risque élevé doivent être traitées. Le réseau sur lequel la mortalité routière française se concentre est au moins deux fois plus long que celui des pays nordiques les plus densément peuplés. A lui seul, le réseau départemental français mesure 377 000 km.

En 2011, la Décennie d'Action en faveur de la Sécurité Routière des Nations Unies sera mise en place afin de remédier aux 1,2 millions de décès routiers annuels. Les pays les plus performants formulent des promesses claires visant à améliorer la sécurité de leurs infrastructures. Le gouvernement

néerlandais a promis d'éliminer les routes ayant moins de 3 étoiles de son réseau national dans la décennie à venir. La Suède fera passer les protections contre les sorties de route et anti collisions frontales de 75 % de son réseau à un score minimal de 3 étoiles d'ici 2020. Le gouvernement britannique aidera EuroRAP à mesurer ses performances en matière de sécurité de façon transparente sur ses 50 000 km de routes nationales et régionales, qui regroupent 50 % des décès routiers.

En France la mortalité routière se concentre sur les routes nationales et départementales très fréquentées. La responsabilité de la grande partie de l'ancien réseau routier national est désormais à la charge des départements. Très souvent, ces routes font partie des plus délicates en ce qui concerne la gestion de la sécurité. Comme partout en Europe, les budgets peuvent être définis par des décideurs sans que ceux-ci ne reçoivent des informations sur les conséquences vitales qu'un budget insuffisant aurait sur la maintenance et la sécurité, ni sur les retours sur investissements concernant la conception de routes sûres.

Le présent rapport fournit de nouvelles idées sur la sécurité des routes françaises que des dizaines de millions de citoyens européens peuvent utiliser et comparer avec la sécurité des routes de leur propre pays. Il indique qu'environ 15 % des routes très fréquentées communément empruntées par les voyageurs venant et partant de France n'obtiennent qu'une seule étoile.

Le taux de mortalité par habitant sur les routes françaises est deux fois plus élevé que celui des pays les plus performants. Il est possible de continuer à réduire rapidement les décès en agissant sur les « domaines d'action » (la ceinture de sécurité, l'alcool au volant, la vitesse excessive, la conception de véhicules et de routes sûrs). La France a réellement besoin, du fait de sa grande superficie, de déployer ses grandes compétences en conception de routes sûres à un rythme plus rapide sur les routes nationales et départementales fréquentées. Le coût social et économique pour réaliser cela est important.

« Ces dix dernières années, plus de 60 000 personnes sont mortes sur les routes françaises »

« La RN 7... a tué plus d'automobilistes ces dernières années qu'il est possible d'imaginer alors que l'on attend un changement dans la circulation », Une année en Provence, Peter Mayle, 1988

« Nous devons agir contre la violence routière », Président de la République Française, 2002



La conception de routes sûres en pratique

COLLISIONS CONTRE DES ARBRES



En 2008, 500 personnes sont mortes sur les routes françaises en heurtant des arbres. Les barrières utilitaires (à gauche) sauvent des vies, mais il existe plusieurs types de barrières disponibles, en harmonie avec le paysage (à droite).

DES DEPASSEMENTS SÛRS



Des routes sûres amènent les conducteurs à attendre une opportunité de dépassement sécurisé grâce à des panneaux d'informations placés en amont.

DES AUTOROUTES SÛRES



Bien qu'accueillant 25 % de la circulation, seuls 5 % des accidents mortels se produisent sur les autoroutes grâce à leur notation 4 étoiles et la France se distingue ainsi des autres pays.

LES ROUTES PRINCIPALES TRÈS FRÉQUENTÉES PEUVENT NECESSITER D'ÊTRE SÉCURISÉES



Des routes 4 étoiles avec des zones de dépassement sécurisé, des protections contre les sorties de route et des carrefours sûrs doivent rapidement être mis en place sur toutes les routes principales fréquentées. Nous pouvons nous permettre financièrement d'ajouter des équipements de sécurité, du fait des rendements élevés, pas uniquement au niveau des vies épargnées : les accidents de la route coûtent 2 % du PIB annuel, dont la moitié est généralement concentrée sur 10 % du réseau. La Suède et les Pays-Bas ont commencé à viser un niveau de sécurité minimal de 3 étoiles.



Remerciements

Les inspections des routes françaises ont pu être réalisées grâce au Royal Automobile Club de Catalogne (RACC), qui nous a généreusement prêté son véhicule d'inspection et l'ingénieur José Tirone. Le RACC a également réalisé les inspections sur le terrain avec l'aide de Raphael Dziub, Responsable des inspections pour EuroRAP, ainsi que le codage des échantillons de données. Le codage principal des données a été réalisé à l'Université de Buenos Aires, en Argentine, sous la supervision de Speier Traffic Solutions de Santiago, au Chili. Les contrôles et la validation des données ont été réalisés par EuroRAP, sous la supervision de James Bradford. Les recherches et analyses entreprises dans le cadre du présent rapport ont été réalisées par Caroline Starrs, sous la supervision du Dr Jo Hill. Les autres recherches ont été fournies par Frank Twiss de l'ANWB, Danny Smagghie du TCB et Christian Scholly, de l'ACAFA. Le rapport a été rédigé par Neil Moss. Le projet a été géré par le Dr Steve Lawson. Photographies de Grace Dawson et Patrick Donnelly.

Références

IRTAD (2008) Tendances à court terme pour les pays membres de longue date du Forum international des transports <http://www.internationaltransportforum.org/shorttermtrends/> CIA (2008)

CIA World Factbook (en ligne) <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/>

DGT (2008) Informations fournies par le RACC - Dirección General de Tráfico

INE (2008) Informations fournies par le RACC - Instituto Nacional de Estadísticas

OCDE/IRTAD (2008) Rapports nationaux sur les performances de sécurité routière Centre conjoint de recherche sur les transports de l'OCDE et Forum international des transports

CEST (2009) France : Nouvelle législation pour contrer l'alcool comme cause principale des décès routiers, Conseil Européen sur la Sécurité des Transports http://www.etsc.eu/documents/Fact_sheet_Drink%20Driving%20France.pdf

Sécurité routière (2007) Données principales sur l'accidentologie <http://www2.securiteroutiere.gouv.fr/infos-ref/observatoire/observatory.html>

DfT (2008) Statistiques sur les transports en Grande-Bretagne 2008. Tableau 7.10 : Vitesses des véhicules sur les routes non intégrées selon le type de route et de véhicule : Grande-Bretagne : 2007 <http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/tsgb/edition2008.pdf>
Sécurité routière (2008) La sécurité routière en France 2008 http://www.securiteroutiere.gouv.fr/IMG/pdf/Road_Safety_2008VDEF_cle71adb1.pdf

EuroSTAT (2010) Nombre de personnes tuées dans des accidents de la route <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&in=1&language=en&pcode=tsctr420&plugin=1>

Les autres estimations mentionnées dans le présent rapport ont été compilées à partir de nos partenaires nationaux, à l'aide des meilleures sources disponibles.



© Copyright EuroRAP AISBL. Le contenu de ce rapport, à l'exception des photographies, plans et illustrations, peut être reproduit à des fins non commerciales, à la condition de citer la source.

Exclusion de responsabilité : Le présent document ne peut être utilisé à des fins de conseils, et en particulier les auteurs et éditeurs n'endossent aucune responsabilité par rapport à toute perte ou blessure subie par toute personne découlant directement ou indirectement de tout élément apparaissant dans le présent rapport.

Chaque année, plus de 20 millions d'européens du Nord visitent et se rendent en France en voiture, attirés par le soleil, les plages, la campagne, l'histoire et la gastronomie du pays. Le mode de vie français n'attire pas que des étrangers, 90 % des français passent leurs vacances dans leur propre pays.

Cependant, ces dix dernières années, plus de 60 000 personnes sont mortes sur les routes françaises. A quel point le touriste est-il en sécurité sur les routes ? Quels sont et où se trouvent les risques pour l'automobiliste étranger quand il circule sur des routes au risque plus élevé que celles de son pays d'origine ?

Le rapport compare les facteurs clés de risques, tels que l'alcool, le port de la ceinture de sécurité et la vitesse entre la France et ses voisins directs. Il examine les principales améliorations en terme de mortalité routière ces dix dernières années, mais montre que la France conserve un taux de mortalité 50 % supérieur à celui de trois de ses voisins.

Ce rapport fournit le toute première étude indépendante sur la sécurité des infrastructures routières françaises. La sécurité de plus de 4 000 km de routes touristiques populaires a été inspectée et notée à l'aide d'étoiles (« En route pour le soleil ! », « Mes vacances touristiques » et « Mon séjour en Provence »).

Les ingénieurs de la route français ont de quoi être fiers, car les tronçons d'autoroutes françaises inspectés par EuroRAP possèdent le niveau de sécurité le plus élevé jamais mesuré en Europe. Le programme de ronds-points, de barrières de sécurité, de zones de dépassement sécurisé et d'aménagement de carrefours sûrs est pertinent et souvent innovant.

Le rapport indique cependant que le défi pour la France est la taille du pays et la longueur du réseau principal fréquenté, dont la sécurité nécessite d'être rapidement améliorée. Les tronçons de routes inspectés dans le cadre du présent rapport montrent qu'environ 15 % du réseau ne remporte qu'une étoile concernant la sécurité intégrée à la route.

